TYGODNIK • 6. 06. 1976 CENA 3 ZŁ

23
1300

SKRZYDLATA POLSKA





ST. KLUK I J. CENTKA SZYBOWCOWYMI MISTRZAMI POLSKI

H. MUSZCZYŃSKI – zwycięzcą w klasie międzynarodowej

XXI (XXX) Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbyły się w Lesznie, w dniach 9–23 maja 1976 r. Na starcie klasy otwartej (szybowce „Jantar-1") stanęło 18 pilotów, w klasie standard latało (na „Cobrach-15") 24 pilotów, a w klasie międzynarodowej – 7 zawodników. W klasie otwartej i międzynarodowej rozegrano 8 konkurencji, w tym trójkąt 607 km, który ukończyło łącznie 14 pilotów. W klasie standard zaliczono 7 konkurencji.

Mistrzem Polski w klasie otwartej został **Stanisław Kluk** (Stalowa Wola) – 7829 pkt. Tytuły wicemistrzowskie wywalczyli piloci Aeroklubu Warszawskiego – **Mirosław Królikowski** (7711 pkt.) i **Jan Madejczyk** (7485 pkt.).

W klasie standard tytuł mistrza kraju zdobył **Janusz Centka** (Aeroklub Leszczyński) – 6752 pkt. Tytuły wicemistrzowskie przypadły także warszawiakom – **Andrzejowi Kanigowskiemu** (6608 pkt.) i **Piotrowi Szczepańskiemu** (6370 pkt.).

W klasie międzynarodowej triumfowali nasi reprezentanci na mistrzostwa świata: **Henryk Muszczyński** (Aeroklub Ostrowski) – 7980 pkt., przed **Julianem Ziobro** (Aeroklub Podkarpacki) – 7914 pkt. Obaj latali na „Jantarach-2". Trzeci był pilot RFN **Diether Memmert** (szybowiec „Nimbus-II") – 7049 pkt.

W uroczystym zakończeniu mistrzostw udział wzięli m.in.: minister Oświaty i Wychowania **Jerzy Kuberski**, sekretarz KW PZPR w Lesznie **Jan Janas**, wicewojewoda leszczyński **Joanna Krumrey**, prezydent Leszna **Edmund Jankowski** i prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**.

Po uhonorowaniu zwycięzców XXI (XXX) SMP, wręczono wyróżnienia innym pilotom i działaczom lotnictwa. Z rąk ministra J. Kuberskiego Medal Komisji Edukacji Narodowej otrzymał szef wyszkolenia CWL w Lesznie i trener szybowników – **Józef Dankowski**. Prezes APRL gen. bryg. nawig. Wł. Jagiełło wręczył **Januszowi Centce** Medal im. Czesława Tańskiego za 1975 r., a mechanikowi CWL **Eugeniuszowi Czuczwarze** – odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Red. **H. Kucharski** wręczył w imieniu „Skrzydlatej" dyplomy naszego honorowego wyróżnienia roku – „Błękitne Skrzydła 1975": **Adeli Dankowskiej** i **Januszowi Centce** oraz na ręce kierownika CWL **Stanisława Kolasy** – wyróżnienie zespołowe dla CWL.

O tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski pisać obszerniej będziemy w następnych numerach. (kh)

POLSKO-TAJLANDZKA UMOWA LOTNICZA

19 maja br. podpisana została w Warszawie umowa między Polską a Tajlandią o komunikacji lotniczej między obu krajami oraz o tranzycie przez ich terytoria.

Umowa stwarza warunki dla przewidywanego w przyszłości rozwoju sieci połączeń PLL LOT w kierunku Dalekiego Wschodu i Australii.

REKLAMOWY RAJD POLSKIEGO „OGARA"

Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego PEZETEL zorganizowało przelot reklamowo-handlowy polskiego motoszybowca SZD-45 „Ogar" do Szwecji i Finlandii. „Ogar", z załogą inżynierów-pilotów – **Jerzym Popielem** i **Jerzym Śmielkiewiczem**, odbył 1400 kilometrowy przelot z Bielska przez Słupsk, Bornholm, Malmoe, Noerkeping do Eskilstuna w Szwecji, w ciągu 14 godzin z przeciętną prędkością ok. 100 km/h, przy czym przelot nad Bałtykiem odbywał się w trudnych warunkach na wysokości ok. 900 m.

Jerzy Popiel wykonał kilka lotów pokazowych w aeroklubach Eskilstuna, Malmoe i w Sztokholmie. Ze Szwecji polski „Ogar" poleci do Räyskälä w Finlandii, gdzie weźmie udział w wystawie i pokazach w czerwcowych szybowcowych mistrzostwach świata.

2000 SKOKÓW STEFANA CHMURY

Instruktor spadochronowy, wieloletni szef wyszkolenia spadochronowego Aeroklubu Podkarpackiego – Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie, **Stefan Chmura**, wykonał 21 kwietnia br. swój 2000-ny skok ze spadochronem.

Gratulujemy.

ROZBUDOWA KRAKOWSKIEGO PORTU LOTNICZEGO

Władze Krakowa wspólnie z Zarządem Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zleciły Miejskiemu Biuru Projektów w Krakowie opracowanie projektu modernizacji i rozbudowy krakowskiego portu lotniczego w Balicach. Projekt taki przedstawiła niedawno mgr inż. arch. **Nina Korecka**. Zyskał on akceptację zleceniodawców i obecnie prowadzone są na ten temat konsultacje i rozmowy w Ministerstwie Komunikacji.

Projekt nowego portu lotniczego w Balicach przewiduje m.in. wybudowanie nowego efektownego dworca lotniczego na lotnisku, przy zachowaniu i wykorzystaniu istniejących już na nim obiektów i budynków. Nowy dworzec będzie miał obszerną salę dla pasażerów, dysponować będzie bogatą siecią placówek usługowych, a wokół niego powstaną parkingi na kilkaset samochodów.

PRZELOT SZYBOWCOWY NA TRASIE NOWY TARG—STALOWA WOLA—NOWY TARG

Pilot **Leon Góra**, syn naszego sławnego i zasłużonego pilota **Tadeusza Góry**, dokonał w maju niezwykłego przelotu docelowo-powrotnego na szybowcu „Pirat", na trasie Nowy Targ–Stalowa Wola–Nowy Targ, długości 380 km. L. Góra zdobył tym samym diament do złotej odznaki szybowcowej.

Razem z L. Góra lecieli na tej trasie tego dnia **Marian Zubek**, który w drodze powrotnej lądował w Limanowej (342 km) oraz **Bronisław Budzoń**, lądujący w Łososinie Dolnej po przeleceniu 327 km. Obydwaj uzyskali warunki do złotej odznaki.

Okazało się więc jeszcze raz, że z terenów górskich można wykonywać przeloty w niziny i powrócić w góry.

SPOTKANIE LOTNIKÓW UCZESTNIKÓW BITWY NAD BZURĄ

Zarząd lotniczego Koła ZBoWiD (00-906 Warszawa, Międzynarodowy Port Lotniczy) organizuje 27 czerwca br. o godzinie 10.30 na terenie Muzeum Bitwy nad Bzurą w Kutnie (Park Wiosny Ludów) spotkanie lotników uczestników Bitwy nad Bzurą. W programie przewidziany jest krótki referat, apel poległych, złożenie wiązanki kwiatów, zwiedzanie Muzeum i obiad żołnierski w restauracji KZG.

Zarząd Koła zaprasza na tę uroczystość wszystkich lotników, a w szczególności uczestników bitwy.

WYDAWNICTWA

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI – **„NA WRZEŚNIOWYM NIEBIE"**. Wydawnictwo MON – 1976. Z serii „Bitwy – Kampanie – Dowódcy". O udziale lotnictwa polskiego w Wojnie Obronnej Polski 1939. Str. 189, cena 8 zł., nakład 25 000 + 350 egz.

ANDRZEJ DONIMIRSKI – **„PRZYBYSZE Z KOSMOSU – RZECZYWISTOŚĆ CZY FANTAZJA?"**. Wydawnictwo „Śląsk" – 1976. O niektórych hipotezach pochodzenia naszej cywilizacji. Str. 284, cena 36 zł.

MARIA KANN – **„LITERACKIE WYPRAWY W KOSMOS". Część 1. Niebo herosów i bogów.** Krajowa Agencja Wydawnicza – 1975. Dla dzieci i młodzieży. Str. 84, cena 38 zł.

„SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH" W WARSZAWIE

23 maja br. odbyła się w Warszawie kolejna impreza lotniarska zapowiedziana („SP" nr 3/1976) w planie wspólnej akcji „Skrzydlatej Polski" i „Horyzontów Techniki" – „Skrzydła dla Wszystkich". Tym razem do naszej akcji włączył się również popularny warszawski dziennik „Express Wieczorny".

Mimo niezbyt sprzyjającej pogody, kilka tysięcy osób oglądało w parku na Szczęśliwicach pokazy lotni. Można było obejrzeć wystawę sprzętu, porozmawiać z konstruktorami, poznać naszych najlepszych pilotów lotni, zobaczyć pokazy w locie oraz samemu spróbować, jak to się lata. Lotni było szesnaście, zgłoszonych z całego kraju. Dorosłych najwięcej interesowały wysokowyczynowe lotnie drugiej generacji: doc. dr. inż. **Jerzego Wolfa** z Instytutu Lotnictwa oraz przewodniczącego Komisji Lotniarstwa ZG APRL **Jerzego Lutkowskiego** z Aeroklubu Częstochowskiego. W centrum zainteresowań dzieci i młodzieży była minilotnia konstrukcji mgr. inż. **Andrzeja Moldenhawera**. Na minilotni latali m.in. jedenastoletni **Jacek Kłos** i czternastoletni **Leszek Wierzowiecki**. Aktywnością w lotach wyróżniali się **Mirosław Rodzewicz** (z Koła Naukowego Lotników Studentów Politechniki Warszawskiej, p.o. sekretarza Komisji Lotniarstwa ZG APRL) i **Witold Sobieszczański** (konstruktor lotni „SP-Standard").

Pokazy uprzyjemniała muzyka oraz dowcipne zapowiedzi red. **Jerzego Metelskiego** z „Horyzontów Techniki".

Był to pierwszy publiczny pokaz lotni w Warszawie, o którym obszerniej napiszemy w następnych numerach. (w)

NA HORYZONCIE

PO LETNIĄ PODNIEBNĄ PRZYGODĘ

Mniej więcej w tym samym czasie kiedy reprezentacja naszych szybowników przybędzie do fińskiej miejscowości Räyskälä i przystąpi do tygodniowego treningu przed XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata — w Polsce rozpoczną się wakacje. Na razie dla uczniów szkół podstawowych, a za dwa tygodnie — dla wszystkich pozostałych.

Można powiedzieć, że tym razem będziemy mogli śledzić zmagania szybowników pod fińskim niebem w spokojnej wakacyjnej atmosferze. Z Finlandii do Polski niedaleko, bliżej niż z Australii, gdzie odbyły się poprzednie mistrzostwa, więc sądzić można, iż wiadomości z Räyskälä będą częstsze i bardziej obfite. Chociaż, nigdy nic nie wiadomo, bo — jak zwykle — żaden dziennikarz-sprawozdawca nie pojechał z Polski na mistrzostwa szybowników do Finlandii. Liczyć możemy tylko na Redakcję Sportową PAP, w której — jak wiadomo — mamy kibiców szybownictwa.

Wspominam o tym tylko tak na marginesie, bowiem przed nami lato, wakacje. Wielu naszych młodych Czytelników sposobi się już do wyjazdów na różnego rodzaju obozy, po letnią przygodę. Tegoroczne wakacje zapowiadają się rekordowo pod względem liczby uczestników. Szacuje się, że poza miejscem zamieszkania przebywać będzie blisko 3 miliony dzieci i młodzieży. Natomiast dla 5 milionów uczniów szkół podstawowych i średnich zorganizowane zostaną w ramach czynnego wypoczynku różnorodne zajęcia w miejscu zamieszkania.

Jakie będzie w roku bieżącym nasze lotnicze lato? Dość bogate. Wzorem lat poprzednich, odbędą się w lipcu i sierpniu centralne obozy szkoleniowe, organizowane przez Ministerstwo Oświaty i Wychowania wspólnie z Aeroklubem PRL. Młodzi adepci spadochroniarze szkolić się będą na skoczków na centralnych zgrupowaniach w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego — Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie oraz w Piotrkowie Trybunalskim i w Środzie Wlkp. Mieszany obóz spadochronowo-szybowcowy zorganizowany zostanie w Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu. Szkolenie centralne będą mieli również modelarze. Nowością jest eksperymentalny obóz spadochronowy w Warszawie dla pewnej wybranej grupy tzw. trudnej młodzieży. Wszystkim tym zgrupowaniom szkoleniowym, mającym charakter obozów centralnych, patronuje Ministerstwo Oświaty i Wychowania.

Poza tym, tradycyjnie, aerokluby regionalne organizują obozy szybowcowe, spadochronowe, modelarskie lub zapoznawcze z lotnictwem, wspólnie z Kuratorium, ZHP, ZSMP lub spółdzielczością. Aeroklub PRL włącza się również z problematyką lotniczą do kolonii i obozów młodzieżowych, które organizowane zostaną w pobliżu lotnisk aeroklubowych. W Krośnie odbędą się kursy modelarstwa lotniczego dla kadry instruktorskiej ze spółdzielni mieszkaniowej. Sądząc z zapowiedzi, przeprowadzone zostaną także obozy amatorów lotni.

W roku bieżącym będzie dla amatorów lotnictwa dużo okazji do letniej podniebnej przygody, której serdecznie naszym młodym Czytelnikom życzymy. Sądzimy, że wielu z nich zdobędzie w okresie wakacji pierwsze stopnie lotniczego wtajemniczenia, powiększając w ten sposób szeregi naszej społeczności lotniczej.

Ikarus

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- MISTRZOSTWA Z TRÓJKĄTEM 607 km
- SAMOLOT SILNIEJSZY OD PILOTA
- 50 LAT INSTYTUTU LOTNICTWA
- W KLUBIE KOLEKCJONERÓW TECHNIKI WOJSKOWEJ
- TAJEMNICZY SAMOLOT

NASZA OKŁADKA:

Nowy polski szybowiec „Jantar-2", o rozpiętości skrzydeł 20,5 m, na którym reprezentanci Polski wystartują — w klasie otwartej — w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Räyskälä (Finlandia).

Zdjęcie: Bernard Koszewski

EKIPA POLSKA

NA XV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Kierownik ekipy: Tadeusz Rejniak		Klasa otwarta		Klasa standard	
	Zawodnicy	JULIAN ZIOBRO	HENRYK MUSZCZYŃSKI	FRANCISZEK KĘPKA	HENRYK POŹNIAK
Pomocnicy zawodników	Nawigatorzy naziemni zawodników	Bohdan Jancelewicz	Andrzej Kmiotek	Stanisław Zientek	Stanisław Witek
Pomocnicy zawodników	Kierowcy samochodowi — uniwersalni mechanicy	Mieczysław Wilczak	Bogdan Włostowski	Jan Uczniak	Witold Poniży
Pomocnicy zawodników	Specjaliści	Józef Dankowski trener	Janusz Becker szef techniczny	Kazimierz Mikołajczyk mech. szybowcowy	Zenon Korsak specjalista osprzętu i radia

Na fińskim niebie nad Räyskälä rozpoczyna się wielki balet bezszelestnych skrzydeł. Blisko stu szybowników ze wszystkich kontynentów rozpoczyna swój ostatni tygodniowy trening oficjalny przed XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata. Wielka batalia o tytuły najlepszych na świecie pilotów rozpocznie się 13 czerwca br. i trwać będzie dwa tygodnie. Komu da zwycięski laur?

Chętnych jest wielu, bo wielu jest faworytów, a jeszcze więcej znakomitych pilotów i niezwykle mocnych rywali. Są jednak wśród nich także reprezentanci Polski: FRANCISZEK KĘPKA i HENRYK POŹNIAK w klasie standard oraz HENRYK MUSZCZYŃSKI i JULIAN ZIOBRO w klasie otwartej. Najlepsi nasi piloci mają do dyspozycji nowe szybowce, rodem z Przedsiębiorstwa Doświadczalno-Produkcyjnego „PZL-Bielsko", czyli z dawnych i znanych SZD: „JANTARY STANDARD" oraz 20,5-metrowe „JANTARY-2".

W twardej walce o podniebne sukcesy zawodnicy mogą też liczyć na pomoc pozostałej części doświadczonej ekipy.

Na XV SMŚ wysłaliśmy bowiem kogo i co mamy najlepszego. Reprezentację, która powinna potwierdzić naszą wysoką na świecie pozycję w szybownictwie.

Z niecierpliwością będziemy oczekiwać wieści z Räyskälä, na którą zwrócone są oczy wszystkich miłośników bezsilnikowego latania.

Na miejscu XV SMŚ jest już cała ekipa polska. Piloci wykonują pierwsze loty i wraz z całą ekipą szykują się do decydującej rozgrywki. Jeśli nic nie stanie na przeszkodzie za tydzień 13 CZERWCA 1976 ROKU rozpocznie się wielka batalia najlepszych pilotów o zaszczytne pierwszeństwo w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata.

Naszym reprezentantom życzymy pomyślnych wiatrów pod fińskim niebem. I trzymamy za nich kciuki. Niech wracają z tarczą!

Wypowiedzi pilotów oraz kierownika, trenera i szefa technicznego ekipy na Räyskälę zamieszczamy na następnych stronach.

„JANTAR – 2"









CZTERECH WSPANIAŁYCH

FRANCISZEK KĘPKA

Piąty raz w mistrzostwach świata. Pilot Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Inspektor BHP w Zakładach Przemysłu Wełnianego „Welux" w Bielsku-Białej. Urodzony w 1940 r. Żonaty. Na szybowcach wylatał 3200 godzin i przeleciał 95000 km. Pilot samolotowy. Ma złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami. Były rekordzista świata i aktualny rekordzista kraju. Mistrz Polski z 1964 r. Czterokrotny drugi wicemistrz świata (1965, 1970, 1972, 1974). Zwycięzca zawodów krajów socjalistycznych (1974) oraz międzynarodowych zawodów w Dinslaken (1974) i Räyskälä (1975). W XV SMŚ startuje w klasie standard, na szybowcu „Jantar-Standard".

— Latałem w Finlandii. Warunki tam występujące odpowiadają mi. Chciałbym, żeby pogoda w czasie mistrzostw była taka jak w 1975 r. o tej porze, kiedy wygrałem zawody w Räyskälä. Lubię mistrzostwa z dużą ilością konkurencji. Lata mi się świetnie w parze z Henrykiem Poźniakiem. Samopoczucie przed mistrzostwami — bardzo dobre. Szkoda tylko, że tak krótko mogliśmy polatać na szybowcach, na których wystartujemy w XV SMŚ. Będziemy jednak walczyć i myślę, że w klasie standard przywieziemy z Finlandii medal.

HENRYK POŹNIAK

Drugi start w mistrzostwach świata. Pilot Aeroklubu Stalowolskiego. Technik-hutnik, pracownik WSK „PZL" Gorzyce k. Sandomierza. Najmłodszy pilot naszej reprezentacji — ur. w 1949 r. Żonaty. Na szybowcach wylatał 1300 godzin i przeleciał 45000 km. Pilot samolotowy. Ma złotą odznakę szybowcową z 2 diamentami. Mistrz Polski z 1973 r .Na mistrzostwach świata w Waikerie był 15 w klasie otwartej. Zwycięzca międzynarodowych zawodów szybowcowych w Räyskälä (1974) i w Dinslaken (1975). W XV SMŚ startuje w klasie standard, na szybowcu „Jantar Standard".

— Jest to mój drugi start w mistrzostwach świata, ale pierwszy w klasie standard. Podkreślam to, bowiem uważam, że tylko w klasie standard, ze względu na niewielkie różnice między szybowcami, można mówić o mniej więcej równych szansach pilotów. Finlandia jako teren mistrzostw odpowiada mi. Lata się tam głównie nad lasami, a więc jest to takie latanie, jakiego nauczyłem się w Stalowej Woli. Chciałbym, żeby podczas mistrzostw było dużo konkurencji, i to zróżnicowanych. Mojemu doświadczonemu partnerowi Franciszkowi Kępce życzę zwycięstwa w mistrzowskiej batalii w Räyskälä. Osobiście chciałbym być tuż za nim, nie dalej jak o jedno miejsce. Myślę, że przy jego pomocy — uda mi się to.

HENRYK MUSZCZYŃSKI

W mistrzostwach świata startuje po raz trzeci. Pilot Aeroklubu Ostrowskiego. Magister inżynier budowlany. Pracownik Państwowego Przedsiębiorstwa Budownictwa Rolniczego w Szczypiornie. Urodzony w 1935 r. Wylatał na szybowcach 2300 godzin i przeleciał 75000 km. Pilot samolotowy. Ma złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami. Aktualny rekordzista kraju (docel-powrót). Mistrz Polski z 1970 r., wicemistrz w klasie otwartej z 1975 r. Zwycięzca międzynarodowych mistrzostw Węgier (1965) i zawodów krajów socjalistycznych (1971). W mistrzostwach świata w Lesznie (1968 r.) był 15 w klasie standard, a w Vršac (1972) zajął 8 miejsce w klasie otwartej. Startuje w klasie otwartej na „Jantarze-2".

— Do trzech razy sztuka. W poprzednich dwóch startach w mistrzostwach świata osiągnąłem rezultaty poniżej oczekiwań. Myślę, że wreszcie teraz powinno być lepiej. Liczę bardzo mocno na dobrą współpracę z partnerem, Julianem Ziobro. Latanie zespołowe powinno być naszą mocną stroną i szansą na dobre miejsce. Żeby tylko dobrze działały wszystkie przyrządy pokładowe. W Finlandii nie latałem, sądzę jednak, że tygodniowy trening pozwoli mi poznać teren oraz oswoić się z tamtejszymi lasami i jeziorami. „Jantar-2" powinien być dobry, zwłaszcza w silnych warunkach. Liczymy, że pozwoli on nam nawiązać walkę z najlepszymi. Jestem dobrej myśli. Inaczej nie byłoby po co jechać na mistrzostwa świata.

JULIAN ZIOBRO

Debiutant w mistrzostwach świata. Szef wyszkolenia Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Instruktor pilot szybowcowy i samolotowy I klasy. Urodzony w 1936 r. Żonaty. Na szybowcach wylatał 2450 godzin i przeleciał 50000 km. Na samolotach spędził w powietrzu ponad 4700 godzin. Ma złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami. Rekordzista i mistrz Polski w klasie otwartej z 1975 r. Zwycięzca międzynarodowych mistrzostw Czechosłowacji (1964), drugi w zawodach krajów socjalistycznych (1972). Startuje w klasie otwartej na szybowcu „Jantar-2".

— Cieszę się, że nareszcie udało mi się zakwalifikować do reprezentacji na mistrzostwa świata. Podczas ubiegłorocznego startu w zawodach w Räyskälä miałem okazję poznać teren i specyfikę latania w Finlandii. Przekonałem się też, że nawet na „Jantarze-1" można skutecznie walczyć z bardzo dobrymi pilotami, latającymi na długoskrzydłych orchideach. Myślę, że na nowej konstrukcji z Bielska-Białej jaką jest „Jantar-2" można będzie powalczyć z najlepszymi. Tym bardziej, że będę latał w parze z moim partnerem w klasie otwartej, Henrykiem Muszczyńskim. Mogę zapewnić, że zrobimy wszystko, by w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata osiągnąć jak najlepsze wyniki.

PRZED XV SMS

powiedzieli nam

TADEUSZ REJNIAK
kierownik ekipy



Czego spodziewam się w Räyskälä? — Szczerze mówiąc osobiście pewien jestem jednego: z końcem mistrzostw klamra mojego paska będzie zapinać się o dwie dziurki dalej. Mam to sprawdzone — 3 kg na wadze w toku takiej imprezy leci bez pudła.

Zaś co do tych istotniejszych, związanych z udziałem w mistrzostwach świata oczekiwań, powiem otwarcie: znacznie chętniej rozważam je w myśli, niżli na głos. Bardzo łatwo w tego rodzaju wypowiedziach wyrażone pragnienia lub nadzieje przyjmowane są jako zapowiedzi oczywistych sukcesów, a moim zdaniem nie mamy wprawdzie powodów do nadmiernej tremy, ale i do buńczucznego pobrzękiwania szabelką też nie. Uważam, że stajemy w szranki mistrzowskich bojów z szansami nie mniejszymi niżli inne ekipy, lecz i nie większymi jak te, które reprezentuje prawie połowa wszystkich zawodników startujących w obu klasach.

A propos: nie zdarzyło się dotąd w szybowcowych mistrzostwach świata, aby na podium zwycięzcy stanęło ex aequo dwóch lub więcej zawodników. Regulaminy nie rozpatrują nawet tej ewentualności, a przecież nie tylko teoretyczna możliwość takiego zbiegu okoliczności istnieje. Przyszło mi to na myśl przy studiowaniu listy uczestników mistrzostw w Räyskälä, bo — powtarzam — według mojej oceny czołówka tych uczestników jest niezwykle wyrównana, dysponuje umiejętnościami i sprzętem zawodniczym najwyższej jakości i wielu z nich może z równym powodzeniem sięgać po szczytowe laury. Naturalnie zaliczam do tej czołówki nie na ostatku również naszych reprezentantów, ale z całą świadomością faktu, iż z mistrzostw na mistrzostwa coraz liczniejsza jest ta doborowa grupa międzynarodowej extraklasy, do której od lat należą polscy zawodnicy.

Przygotowaliśmy się do udziału w mistrzostwach starannie, na miarę wszystkich organizacyjnych i finansowych możliwości Aeroklubu PRL. Jego kierownictwo zrobiło wiele, aby zapewnić pilotom wcześniejsze poznanie terenu zawodów. Sądzę, że gdyby bezpośrednim wyznacznikiem sił, energii i czasu włożonych w przygotowanie się do imprezy przez zawodników, trenera, grupę techniczną, twórców nowych szybowców oraz przez często niewidocznych, a tak niezastąpionych współpracowników kierownictwa ekipy, mogły stać się uzyskane w mistrzostwach wyniki sportowe, nie byłyby one złe. O osiągnięciach w sportowej rywalizacji decyduje oczywiście cały splot innych jeszcze okoliczności, atmosfery walki i osobistych predyspozycji.

Żeby przeto nie wnikać nazbyt pompatycznie w to co niewiadome, zakończę me wynurzenia tym co niemal pewne. Myślę mianowicie, że z całym spokojem mogę się spodziewać harmonijnego, skutecznego, precyzyjnego i celowego w każdym szczególe współdziałania naszej ekipy. Gwarantują to nazwiska jej wypróbowanych w niejednej już szybowcowej potrzebie członków, których wykaz, z uwzględnieniem ich podstawowych funkcji w ekipie, przytaczam obok.

A tak na marginesie dodam, że wbrew wszelkim meteorologicznym statystykom i analizom poczynionym przy ustalaniu, jak najkorzystniejszego pod względem pogodowym, terminu mistrzostw, oczekuję też w czasie ich trwania sporej porcji deszczu. Historia nie zna rozegrania szybowcowych mistrzostw świata bez tego mokrego urozmaicenia.

JÓZEF DANKOWSKI
trener



Przygotowania polskich pilotów do XV Szybowcowych Mistrzostw Świata trwały równo rok. Reprezentację ustalono już po zakończeniu ubiegłorocznych mistrzostw Polski. Poza treningiem w aeroklubach macierzystych i startem w zawodach, przeprowadziliśmy szereg obozów kondycyjnych i treningowych. Pierwsze dwutygodniowe zgrupowanie treningowe odbyło się w sierpniu 1975 r. w Lesznie. W lutym br. piloci przebywali na dwutygodniowym obozie kondycyjnym w Ustroniu Zawodziu, a na przełomie marca i kwietnia br. — na podobnym obozie w Szczyrku.

10 kwietnia br. reprezentanci na Finlandię rozpoczęli zgrupowanie treningowe w Lesznie. W tym czasie otrzymali do dyspozycji pierwszego „Jantara-2". Od 20 do 30 kwietnia przebywali, m.in. z nowym szybowcem, w Olsztynie. To zgrupowanie miało na celu loty w rejonie pełnym lasów i jezior — a więc podobnym do fińskiego. Pomimo nie najlepszej pogody, zgrupowanie olsztyńskie było bardzo pożyteczne. Piloci rozegrali cztery treningowe konkurencje: trójkąty 260 km, 216 km i ponad 300 km oraz docel-powrót ponad 200 km. Trasy były ciekawe, a warunki bardzo zróżnicowane. Pragnę podkreślić bardzo dobre warunki bytowania oraz bardzo dużą pomoc w przeprowadzeniu zgrupowanie ze strony Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

3 maja br. reprezentacyjni piloci znów stawili się w Lesznie i odtąd trenowali prawie nieprzerwanie do chwili wyjazdu do Finlandii. W końcu kwietnia przyleciał z Bielska drugi „Jantar-2" a w połowie maja również piloci klasy standard zasiedli wreszcie za sterami pierwszego, zmodyfikowanego „Jantara Standard".

Latanie w Lesznie było bardzo intensywne i ostre. Reprezentanci wykonali wiele długich i szybkich przelotów, praktycznie przy każdej pogodzie. Rywalizowali też w ostrej konkurencji XXI Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie międzynarodowej. Wlatywali się w swoje nowe szybowce, poznawali ich zalety i subtelności. Było to o tyle trudniejsze, że na konstrukcjach tych nie zdążono przeprowadzić do końca wszystkich prób fabrycznych. Nowy sprzęt podoba się jednak pilotom. Tym bardziej, że szybowce zawodnicze wyposażone są w bardzo dobre przyrządy pokładowe, takie, które gwarantują pełne wykorzystanie warunków, sprzętu i umiejętności pilotów.

Łącznie w okresie przygotowawczym do XV SMS reprezentanci Polski wylatali po ok. 120 godzin i przelecieli po ponad 6 000 km, w tym 2/3 w br. Przygotowanie było jeszcze bardziej staranne niż w latach poprzednich. Zespół jest zgrany, co gwarantuje dobrą współpracę w powietrzu.

Uważam więc, że podczas XV Szybowcowych Mistrzostw Świata nie będziemy gorsi niż w mistrzostwach lat poprzednich i że nasi piloci będą walczyć w Finlandii z najlepszymi, jak równy z równym, o najwyższe lokaty. Pragnę też podkreślić zgranie całej ekipy, w której każdy wie co ma robić i która, jak sądzę, będzie w stanie skutecznie pomagać pilotom w ich trudnym zadaniu.

Na zakończenie, na specjalną prośbę „Skrzydlatej" — krótkie cenzurki naszych reprezentantów na XV SMS:

Franciszek Kępka — zawodnik doświadczony, rutynowany, potwierdzający dobrą formę;

Henryk Poźniak — pilot bardzo spokojny, wytrwały, odporny psycho-fizycznie na przeciwności;

Henryk Muszczyński — zawodnik o dużym doświadczeniu, rutynowany, latający bardzo rozważnie;

Julian Ziobro — pilot latający ostro, skłonny do ryzyka, od dłuższego czasu w bardzo wysokiej formie.

inż. **JANUSZ BECKER**
szef techniczny



Przygotowania techniczne ekipy polskiej na XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata trwały wiele miesięcy. Pragnęliśmy bowiem wyposażyć naszych reprezentantów w sprzęt o światowym standardzie.

Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne „PZL-Bielsko" w Bielsku-Białej dostarczyło zgodnie z umową dwa „Jantary-2" oraz wykonane poza planem dwa „Jantary Standard". Są to szybowce nowe i lepsze od swych poprzedników. Przy tym — dobrze wyposażone. Mają nowy układ tablicy przyrządów, na której jest m.in. taki przyrząd jak „Pirol" LX1600, czyli nowoczesny wariometr elektryczny ze wskaźnikiem wymaganych prędkości przeskokowych i kalkulatorem dolotowym. Bardzo dobrze spisuje się nowa radiostacja RS-6101 z gdańskiego „Unimoru".

Przy dużym wkładzie pracy Biura Konstrukcyjnego APRL w Krakowie przygotowaliśmy nowe wozy transportowe do szybowców. Wozy te, wzorowane na dotąd użytkowanych, gruntownie przekonstruowano i przystosowano do gabarytów nowych szybowców. Wykonawcami wozów były nasze LZN-y, przy pomocy mechaników z różnych aeroklubów.

Samochodami, które będą służyć ekipie w Finlandii, są nowe 4-biegowe „Nysy", z radiostacjami o dość dużym zasięgu. Aeroklub PRL, zwłaszcza pion techniczny, dał nam wolną rękę w przygotowaniach, a jednocześnie zapewnił pomoc oraz niezbędne środki.

Kierowcy i mechanicy, stanowiący obsługę techniczną ekipy polskiej, to ludzie o najwyższych kwalifikacjach jakie są potrzebne, a przy tym wypróbowani w wielu zawodach.

Przygotowania techniczne ekipy trwały do ostatnich godzin. Udało nam się jednak przygotować to wszystko, co najważniejsze dla zabezpieczenia technicznego reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata. Mam nadzieję, że sprzęt techniczny naszej ekipy zda dobrze egzamin w Finlandii. O ludzi jestem spokojny — dadzą sobie radę na pewno. Oczywiście wszyscy razem będziemy chcieli, żeby polska ekipa prezentowała się podczas XV SMS jak najkorzystniej.

MEDALE POLAKÓW W SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA

ZŁOTE

ADAM WITEK — klasa standard, Leszno (Polska), 1958 r., szybowiec „Mucha Standard";

EDWARD MAKULA — klasa otwarta, Junin (Argentyna), 1963 r., „Zefir-2";

JAN WRÓBLEWSKI — klasa otwarta, South Cerney (Wielka Brytania), 1965 r., szybowiec „Foka-4";

JAN WRÓBLEWSKI — klasa standard, Vršac (Jugosławia), 1972 r., szybowiec „Orion".

SREBRNE

EDWARD MAKULA — klasa otwarta, Kolonia (RFN), 1960 r., szybowiec „Zefir-2";

JERZY POPIEL — klasa otwarta, Junin (Argentyna), 1963 r., szybowiec „Zefir-2";

JAN WRÓBLEWSKI — klasa standard, Marfa (USA), 1970 r., szybowiec „Cobra-15".

BRĄZOWE

MARIAN GORZELAK — Saint Yan (Francja), 1956 r., szybowiec „Jaskółka-Z";

ADAM WITEK — klasa standard, Kolonia (RFN), 1960 r. szybowiec „Foka";

JERZY POPIEL — klasa otwarta, Kolonia (RFN), 1960 r., szybowiec „Zefir-2";

FRANCISZEK KĘPKA — klasa standard, South Cerney (Wielka Brytania), 1965 r., szybowiec „Foka-4";

FRANCISZEK KĘPKA — klasa standard, Vršac (Jugosławia), 1972 r., szybowiec „Orion";

STANISŁAW KLUK — klasa otwarta, Vršac (Jugosławia), 1972 r., szybowiec „Jantar";

FRANCISZEK KĘPKA — klasa standard, Waikerie (Australia) 1974 r., szybowiec „Jantar Standard".

MATERIAŁY O XV SMS PRZYGOTOWAŁ H. KUCHARSKI
Zdjęcia: B. KOSZEWSKI, H. KUCHARSKI i J. STANISŁAWSKI



TEST Skrzydlatej ZLINA-50L

SAMOLOT MARZEŃ AKROBATY

KORESPONDENCJA WŁASNA Z CZECHOSŁOWACJI



Wielce oryginalną imprezę wymyślił czechosłowacki dwutygodnik „Letectvi + + kosmonautika": TEST NOWEGO SAMOLOTU AKROBACYJNEGO ZLIN-50L Z UDZIAŁEM ZAGRANICZNYCH PILOTÓW I DZIENNIKARZY.

Wśród zaproszonych znalazła się „Skrzydlata Polska", którą reprezentował piszący te słowa, w towarzystwie mistrza Polski w akrobacji Pawła Pawlaka z Aeroklubu Szczecińskiego.

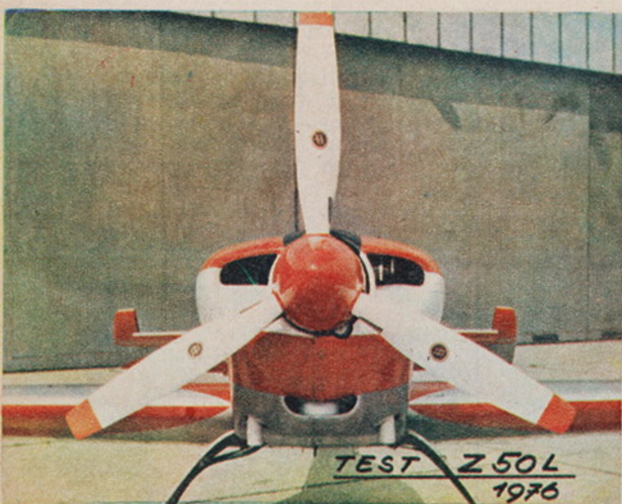
A oto dziennikarze i piloci, którzy wzięli udział w teście akrobacyjnego Zlina-50L:

CZECHOSŁOWACJA – red. J. Šára („Letectvi + kosmonautika"), pil. J. Kobrle;
KANADA – red. J. Kudrna, pil. R. Uloth;
NRD – red. K. H. Hardt („Flieger Revue"), pil. M. Jurk;
POLSKA – red. H. KUCHARSKI („Skrzydlata Polska"), pil. P. PAWLAK;
WIELKA BRYTANIA – pilot (i publicysta) N. Williams;
ZSRR – red. H. G. Bałakin („Krylia Rodiny"), pil. K. G. Nażmudinow.



Z lewej: Zlin-50L w pełnej krasie. Poniżej Paweł Pawlak w kabinie Zlina-50L przed startem do testowego lotu. W środku – szef pilotów „Moravan", Vlastimil Berg.





Silnik: Lycoming AEIO 540-D4B5; śmigło: Hoffmann-Ho--V123K/200 AH.



Testowi Zlina-50L towarzyszyło duże zainteresowanie specjalistów, pilotów i środków masowego przekazu.

Zdjęcia: „Moravan" – Jiři Volejnik

Oprócz redakcji „L + K", współorganizatorami testu były: wytwórnia samolotów „Moravan" w Otrokovicach oraz Instytut Lotnictwa „Aero" i Centrala Handlu Zagranicznego „Omnipol" w Pradze. Test Zlina-50L odbył się na lotnisku aeroklubu „Moravan" w Holešowie k. Gottwaldowa, w dniach 11–14 maja bieżącego roku.

Test rozpoczął się znakomitym pokazem akrobacji na nowym samolocie w wykonaniu Petra Šupaka, pilota fabrycznego „Moravan" i jednocześnie czołowego pilota CSRS. Na niewielkiej wysokości zademonstrował on na Zlinie-50L m. in. 3 beczki w pionie, beczkę akcentowaną na 8 temp w pionie w górę i w dół, ósemkę w pionie, 3 beczki szybkie w poziomie. Pokaz wzbudził zachwyt obserwatorów i uznanie dla pilota oraz nowego samolotu. Z kolei szef pilotów „Moravan" Vlastimil Berg zapoznał pilotów uczestniczących w teście z danymi lotno-technicznymi Zlina-50L i piloci, w wylosowanej kolejności, wystartowali do pierwszego lotu na Z-50L. Pierwszy był Ronald Uloth, za nim nasz Paweł Pawlak, potem Kasum Gusejnowicz Nażmudinow, Jiři Kobrle, Neil Williams i Manfred Jurk. Pierwsza 30-minutowa strefa miała charakter zapoznawczy, zgodnie z zaleceniem na 3/4 mocy 260-konnego silnika Lycoming AEIO 540-D4B5. Drugi lot to już pierwsze figury akrobacyjne.

Wrażenia pierwszego dnia lotów były jak najlepsze, chociaż jeszcze trudno było pilotom wypowiadać się autorytatywnie o walorach nowego samolotu akrobacyjnego. W następnym dniu piloci wykonali również po dwie półgodzinne strefy. Przez prawie cały dzień niebo nad Holešovem rysowane było precyzyjnymi figurami wyższego pilotażu. Piloci nie oszczędzali się. Wykonywali to, co potrafili, czyli wszystko co kręci się na zawodach najwyższej rangi, z mistrzostwami świata włącznie. Nikt nie narzucał im programu. Była to więc czasami improwizacja najwyższego lotu. Innym znów razem akrobaci wykonywali z góry ułożone programy, m.in. wiązankę obowiązkową na najbliższe mistrzostwa świata w Kijowie oraz swoje programy dowolne przygotowywane na tę imprezę. W czwartej wiązance szczególnie efektowny pokaz akrobacji dał Anglik Neil Williams. Bardzo ładnie kręcił także Paweł Pawlak, Manfred Jurk i pozostali piloci. Drugi dzień testu był mocną próbą pilotów i samolotu. Zlin 50-L w rękach mistrzów dokonywał istnych cudów, przekonując wszystkich świadków, iż wszedł przebojem do ścisłego grona najlepszych tego typu maszyn na świecie.

Szczegółowe relacje pilotów i własne obserwacje skrzętnie notowali dziennikarze.

Ostatni, piąty lot pilotów w dniu następnym zakończył międzynarodowy test Zlina--50L. Oficjalnym zakończeniem testu Zlina--50L była pisemna odpowiedź pilotów i dziennikarzy na 8 pytań testu, przygotowanych wcześniej.

Nim przekażę szczegółowo wszystko to, co zdołałem zanotować i zaobserwować, podam kilka pierwszych opinii o nowym samolocie akrobacyjnym, produkcji naszych południowych sąsiadów.

Produkt zakładów „Moravan", samolot Zlin-50L skonstruowany pod kierunkiem inż. Jana Mikuli, zyskał sobie z miejsca niezwykle przychylne opinie. Jest to konstrukcja lekka, całkowicie metalowa, z dużym nadmiarem mocy silnika, o dużym wznoszeniu (na zwiększonej prędkości — 150 km/h — 10 m/s). Małe siły na sterach, poprawność pilotażu w każdej fazie lotu, stateczność, bardzo duża szybkość obrotów sterowanych (większa od autorotacyjnych), łatwość utrzymania wysokości w strefie itp., to dalsze, niewątpliwe zalety nowego samolotu.

Nas szczególnie interesowało także porównanie osiągów Zlina-50L i Zlina-526 AFS, którym dysponują piloci w naszym kraju i na którym reprezentują barwy narodowe za granicą. Na dobrą sprawę, porównania takiego nie można jednak przeprowadzić, Zlin--50L to bowiem samolot znacznie wyższej klasy, z którym Zlin 526 AFS nie ma żadnych szans na nawiązanie równorzędnej walki. W tej sytuacji trudno się dziwić mistrzowi Polski Pawłowi Pawlakowi, który po lotach testowych na Zlinie-50L powiedział m.in., że „jest to samolot akrobacyjny moich marzeń". Oczywiście mistrz Polski chciałby bardzo właśnie na takim samolocie wystartować już w tegorocznych mistrzostwach świata w Kijowie, które odbędą się w dniach 23 lipca—5 sierpnia br. Co najciekawsze, przedstawiciele „Omnipolu" są gotowi przynajmniej jeden taki samolot sprzedać od ręki. Mniej więcej szósta część (9000 dolarów) ceny nowego samolotu, ze względu na importowany zespół napędowy, trzeba by jednak zapłacić w walucie wymienialnej. Dodać warto, że całkowita cena samolotu w dewizach wynosi 5500 dolarów.



Myślę jednak, że taki samolot powinni mieć do dyspozycji nasi najlepsi akrobaci. O ile oczywiście pragniemy odgrywać jakąkolwiek rolę w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Nowy akrobacyjny samolot Zlin-50L, w przeciwieństwie do posiadanego Zlina-526 AFS, stwarza bowiem szansę na podjęcie równorzędnej walki z czołówką światową.

HENRYK KUCHARSKI

Dziennikarze biorący udział w teście Zlina-50L: K.H. Hardt („Flieger Revue"), H.G. Bałakin („Krylia Rodiny"), J. Kudrna (Kanada), H. Kucharski („Skrzydlata Polska") i J. Šara („Letectví + kosmonautika").



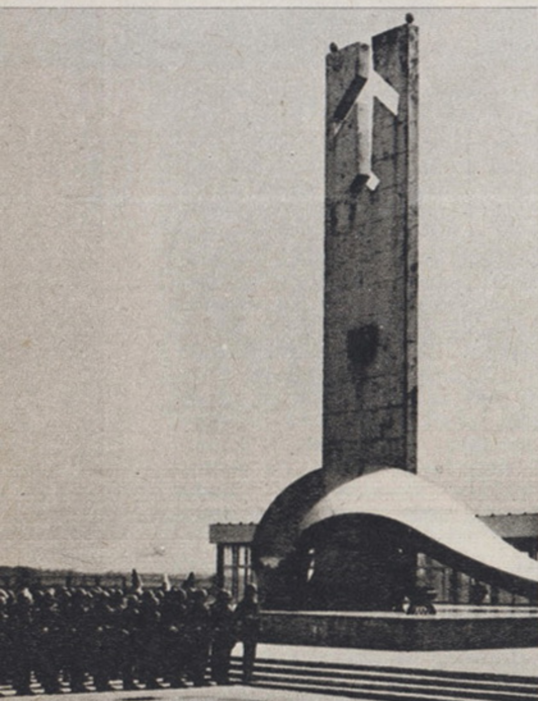
Piloci testujący Zlina-50L: Manfred Jurk (NRD), Ronald Uloth (Kanada), Kasum Gusejnowicz Nażmudinow (ZSRR), Neil Williams (Wielka Brytania), Paweł Pawlak (Polska) i Jiři Kobrle (Czechosłowacja).



1 list z DĘBLINA



JEŻELI DO LOTNICTWA-TO PRZEZ DĘBLIN



▲ Przed pomnikiem lotniczej sławy i chwały.



Ppor. pil. inż. Jan Urbaniak

Uprzedzam wszystkich miłych Czytelników, szczególnie tych, którzy maturę mają już w kieszeni i chcieliby do lotnictwa, że nie wymyśliłem powyższego tytułu. Naprawdę, do lotnictwa wojskowego droga wiedzie poprzez aeroklub i sławną w świecie szkołę dęblińską. Nie jest to droga od razu łatwa, podobnie zresztą jak w każdym zawodzie. Jeśli ktoś chce, jak wyjaśniał to jeden z kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie, zwiedzać obce kraje, a szczególnie porty, nie musi utrudniać sobie trasy. Wspomniany kandydat na pytanie komisji kwalifikacyjnej, dlaczego pragnie zostać pilotem wojskowym, odpowiedział — bo wydaje mi się, że łatwiej potem trafię do marynarki! Gdy zdumieni oficerowie, członkowie komisji, starali się wysondować niezwykłe postanowienie, kandydat wyjaśnił, że nie chodzi mu o marynarkę wojenną bynajmniej, a o handlową... Ręce mogą opaść, a nawet długopis można wypuścić po takiej argumentacji!

▼ Na plac defilad wchodzą pododdziały. Na przodzie poczet z flagą państwową i poczet sztandarowy.



No cóż, do Dęblina próbują wszyscy. Na biurku komendanta uczelni piętrzy się stos podań. Ani jedno nie pozostaje bez wnikliwej analizy i odpowiedzi. Jedni by chcieli od razu zostać pilotami i latać naturalnie na najszybszych samolotach jakie tylko szkoła ma w swej dyspozycji. Inni powołują się na swoje dotychczasowe osiągnięcia sportowe, a jeszcze inni przyznają, że im trochę jeszcze lat brakuje, no i wykształcenia, ale — obywatel komendant rozumie... Komendant doskonale rozumie. Zna młodzież, jej przeogromny zapał i potrzeby. Sam przecież lata. A chyba nie zdradzę żadnych tajemnic, jeśli dodam, że i dwaj synowie komendanta są pilotami. Jeden jako podchorąży WOSL w Dęblinie, a drugi jako pilot sportowy, student MEL-u Politechniki Warszawskiej. Piszę o tym, aby nikt z potencjalnych kandydatów do Dęblina nie przypuszczał nawet przez ułamek sekundy, że w WOSL może spotkać się z niechęcią, z biurokracją czy lekceważeniem. Dotyczy to zarówno tych, którym, jak to się mawia, szczęście sprzyjało, jak również tych, którzy do Szkoły nie zostaną przyjęci.

Lotnictwo wymaga ludzi odważnych i wytrwałych. Powtórzę ten już wielokrotnie cytowany fragment z licznych artykułów wyjaśniających specyfikę zawodu lotnika wojskowego. Niby wszyscy od najmłodszych już lat... chcą latać, a zapominają o utrzymaniu odpowiedniej kondycji sportowej, o zdrowiu.

A jacy to zapaleńcy dostają się do szkoły dęblińskiej? Jak wynika z danych za rok ubiegły, większość (45 procent) kandydatów rekrutuje się ze środowiska robotniczego, 20 procent to synowie chłopów, 25 procent pochodzi z rodzin inteligencji pracującej, a 10 procent z rodzin wojskowych.

Jeśli kogoś interesuje z jakich rejonów Polski wywodzili się kandydaci do WOSL, to proszę uważać. Najwięcej było z terenu Lubelszczyzny, następnie z Mazowsza i rzeszowskiego. No dobrze, ale jak było z przyjęciami w roku ubiegłym, zapytają bardziej dociekliwi. Otóż jak wynika z danych Wydziału Naboru i Rekrutacji WOSL, wielu kandydatów musiało zrezygnować z pracy w powietrzu na skutek niedoskonałości wzroku i niedopuszczalnych wad fizycznych, między innymi nierozróżniania barw, zbyt niskiego lub też zbyt wysokiego wzrostu (ponad 165 cm nie da rady!).

Rozpisałem się jednak na tematy prawie z medycyną związane, a na tym, niestety, się nie znam. Wiem tylko, że ci z kandydatów, którzy nie przeszli pomyślnie badań na pilotów samolotów odrzutowych, mieli jeszcze szanse pozostania w szkole kształcącej nie tylko personel latający, ale i nawigatorów naziemnych, oficerów politycznych, chorążych różnych specjalności. A zatem tych, które nie wymagają nieomal astronautycznych sprawności fizycznych, ale objęte są normalnymi przepisami, jakim podlega każdy kto pragnie się poświęcić służbie wojskowej.

Gdy tak piszę o wytrwałości, o służbie w lotnictwie, wracam myślami do pięknego majowego dnia. Dokładnie do dnia 9 maja roku bieżącego. W Dniu Zwycięstwa w Dęblinie odbyła się kolejna promocja podchorążych WOSL i kadetów ze Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych.

Promocja. Trybuna honorowa. Przed trybuną w odległości bodaj 10 metrów niewysokie podium przykryte dywanem. Obok stolik, na którym spoczywa obnażona szabla. Z prawej strony pomnik poświęcony, jak głosi napis — „bohaterskim lotnikom dęblińskiej szkoły orląt". Przed pomnikiem płonie znicz. Dwaj podchorążowie trzymają tu straż. Na wielki plac przed trybuną wkraczają pododdziały ustawiając się w wyciągniętych długich szeregach. Wkracza poczet sztandarowy. Padają pierwsze słowa komendy. Na maszt wciągnięta zostaje flaga narodowa...

Przybywa dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Henryk Michałowski. Po odebraniu meldunku od oficera dowodzącego uroczystością rozpoczyna się ceremonia promocji. Ściśle z regulaminem i tradycjami naszego wojska. Gdy pada komenda — do promocji... widzę jak z szeregu podchorążych występuje ten, którego wezwano. Idzie pewnie. Chciałoby się powiedzieć, jak taran. Zbliża się do podium. Klęka na prawe kolano, lewa ręka na lewym podudziu, prawa na kol-

bie pistoletu maszynowego przewieszonego na piersiach. A potem głos Dowódcy, dotknięcie symboliczne szablą do lewego naramiennika — tam, gdzie zabłysnąć mają oficerskie gwiazdki. Potem uścisk dłoni. Gratulacje. Prymus tegorocznej promocji Jan Urbaniak wraca do szeregu. Przepraszam, wraca już podporucznik, pilot, inżynier, bo wszystkie te tytuły teraz są ważne. Patrzę na nowo promowanego. Patrzę również na oficerów zgromadzonych na trybunie, na rodziny podchorążych, na wychowawców. Na tych, co wiele trudu, i w domu i tutaj w szkole, poświęcili, aby — jak to się mówi — chłopaki na ludzi wyrośli. Widzę radość na twarzy komendanta szkoły gen. bryg. pil. dra Józefa Kowalskiego. Wiem, że gdzieś tam wśród gości i gospodarzy dzisiejszej uroczystości znajdują się dwaj oficerowie. Tak. Myślę o dwóch instruktorach: ppor. pil. inż. Kazimierzu Gilu i ppor. pil. inż. Ryszardzie Wojtarku. Oni to przecież szkolili w powierzu prymusa Urbaniaka. Za to pierwszeństwo, za wspaniałą lokatę, za ocenę 5,00 im też się należy serdeczne spojrzenie, męski uścisk dłoni. I o tym wie doskonale prymus. Wiedzą wszyscy koledzy.

Zastanawiam się jaka była droga tego oficera, któremu miałem zaszczyt asystować w przepięknej uroczystości pasowania na „rycerza przestworzy", że wyrażę się trochę poetycznie. Kiedy pytam o szczegóły, otrzymuję dokładną odpowiedź. Taką, jaką w głębi serca spodziewałem się otrzymać. Już od najmłodszych lat... Tak jest. Rocznik 1953. Pochodzi z Suchodębia koło Kutna. Rodzina robotnicza. Naukę rozpoczął w szkole podstawowej w Łaniętach pow. Płock. Wymieniam te wszystkie szczegóły, aby nauczyciele z tej właśnie szkoły wiedzieli jakich dzielnych chłopaków kształcili! Był harcerzem. Interesowała go zawsze technika. A więc szuka technikum. Znajduje odpowiednie dla siebie. Jest to Technikum Elektrotechniczne w Żychlinie. I tutaj organizuje kółko modelarskie. Pod wpływem prasy lotniczej. Powtarzam, „prasy lotniczej", kontaktuje się z Aeroklubem Włocławskim. Chce latać na szybowcach. Ba, zadanie nie jest proste. Mimo pomyślnych badań lotniczo-lekarskich duża odległość miejsca zamieszkania od aeroklubu uniemożliwia praktyczne szkolenie i późniejsze treningi. Nie ma latania. Ale i dla Urbaniaka nie ma przeszkód nie do pokonania. Po ukończeniu szkoły średniej (z wyróżnieniem) zgłasza się do WOSL-Dęblin. Badania lekarskie przechodzi pomyślnie i zostaje przyjęty na pierwszy rok studiów. Dodam — bez egzaminów wstępnych, na kierunek pilotażu śmigłowcowego. Szkołę ukończył po 2 latach i 6 miesiącach nauki. Zainteresowanie naukami ścisłymi, co podkreśla kierownictwo szkoły, i techniką, zdolności i zdyscyplinowanie sprawiły, że szkolenie w WOSL realizował indywidualnie. To też jest godne podkreślenia, co specjalnej uwadze polecam tegorocznym kandydatom do Dęblina. Co jeszcze można powiedzieć o prymusie szkoły? Ma odznakę wzorowego podchorążego, aktywnie pracował w Socjalistycznym Związku Młodzieży Wojskowej. Jest kandydatem PZPR. Mury swej uczelni lotniczej opuszcza na pewno z żalem. Droga do dalszego pogłębiania swej wiedzy stoi przed nim otworem. Wiem, że pokona ją bezbłędnie tak jak w kabinie swego śmigłowca najtrudniejsze zadania nawigacyjne.

A na zakończenie promocji — defilada. Maszerują wszyscy z nowo promowanymi na czele. Jak ci lotnicy maszerują! Nigdy nie można się napatrzeć. Zupełnie jak urodzone piechury. A przecież już dawno, dawno takich formacji w wojsku nie ma. Ale i szabli też się nie nosi, a jaka to piękna choć już dziś symboliczna broń, niezbędny rekwizyt polskich wojskowych promocji. Nie tylko lotniczych.

Zwykle obok prymusa przedstawia się dwóch następnych, którzy zajęli kolejne lokaty. Oto oni: ppor. pil. inż. Antoni Malz. Rocznik 1952. Gdańszczanin. Szkolenie lotnicze rozpoczął w Aeroklubie Gdańskim. Zapalony technik. Uczeń instruktorów WOSL ppor. Burgharda i ppor. Wojtarka. Trzecią lokatę otrzymał opolanin ppor. pil. inż. Włodzimierz Stefanowski. Rocznik 1953. Do lotnictwa trafił przez... „Skrzydlatą Polskę", co z dumą i On i niżej podpisany podkreślają. Pilot szybowcowy. Szkolił się w Aeroklubie Opolskim. I teraz słuchajcie jeszcze raz kandydaci: Za bardzo dobre wyniki w nauce i zdyscyplinowanie został skierowany na kurs przyspieszony, który realizował indywidualnie, co umożliwiło mu ukończenie WOSL po 30 miesiącach. Uczeń por. Bialika, instruktora pilotażu. Członek PZPR.

I to właściwie wszystko, jeśli chodzi o promocję oficerską. Prymusem kadetów Szkoły Chorążych był mł. chor. nawig. Władysław Kocan. Kadeci otrzymywali z rąk dowódcy Wojsk Lotniczych dyplomy. Naturalnie prymusi i dwaj z najlepszymi lokatami uhonorowani zostali nagrodami specjalnymi Ministra Obrony Narodowej, Dowódcy Wojsk Lotniczych i komendanta WOSL.

Spytacie zapewne, drodzy Czytelnicy, a co poza tym w Dęblinie? Powiem jedno — piękniej nam ta szkoła coraz bardziej. Znów coś nowego budują. Nawet nie zdołałem zapytać komendanta co zamierza tym razem postawić, bo zajęty był uroczystościami, a także otwarciem wystawy młodych plastyków. Wystawę taką zorganizowano w WOSL w porozumieniu z Akademią Sztuk Pięknych. Oglądałem licznie zgromadzone obrazy powstałe w wyniku wycieczek artystycznych, obserwacji życia lotnictwa wojskowego dokonanych przez artystów plastyków. Obrazów było sporo, ale tematyka lotnicza może jeszcze na nich niezbyt wyraźna. Wiadomo, że jak od razu nie siada się za sterami myśliwca naddźwiękowego, tak i od razu nie ma mowy, aby takiego myśliwca narysować.

Spytacie zapewne, a na jakich to samolotach będziecie latać w Dęblinie? Z przyjemnością odpowiem na wszystkie Wasze pytania — ale już chyba w następnym liście.

PAWEŁ ELSZTEIN



Dęblińska szkoła piękniejе nam z każdym dniem. Oto jeden z akcentów architektonicznych nowej Szkoły Orląt.



Promocja. Wielkie święto WOSL. 9 maja bieżącego roku najmłodszych swych oficerów promował dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. Henryk Michałowski.



A po promocji — defilada. Jak ci lotnicy wspaniale maszerują!

Może wkrótce i Ty, Drogi Czytelniku, zechcesz zająć pierwsze miejsce w kabinie tego właśnie samolotu jako uczeń pilot WOSL — Dęblin... W słuchawkach usłyszysz głos operatora: 23 zezwalam...

Zdjęcia: P. Elsztein



NASZE TRASY

PUNKT WIDZENIA

Tematu do niniejszego felietonu dostarczył list, który nadesłał nam jeden z naszych czytelników. Na trzech stronach papieru podaniowego opisał on swoje przeżycia podczas badań lekarskich, jakie przechodzą w Dęblinie kandydaci do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Zanim ustosunkujemy się do tego co czytelnik napisał, pozwolimy sobie zacytować coś niecoś z jego listu: „Na zakwaterowanie kandydatów „zaadaptowano" typowe kilkupokojowe mieszkanie. W dwóch pokojach ustawiono piętrowe łóżka żelazne, tak dokumentnie wykorzystując przestrzeń, że może tam przemajaczyć noc kilkudziesięciu ludzi... Trzeci pokój to tzw. świetlica, w której znajduje się nawet telewizor (źle odbiera). Zarówno jednak świetlica jak i przedpokój stanowią rezerwowe pomieszczenia sypialne... Jest tam łazienka. Składa się ona z wanny i zamontowanych nad nią kranów z zimną wodą (niech się hartują!)... Dwóch żołnierzy służby czynnej z godną podziwu cierpliwością układa do snu przybywających do późnych godzin nocnych kandydatów".

W zakończeniu listu jego autor pisze tak: „Poruszyłem ten problem, gdyż wydaje mi się, że sytuacja nie jest taka jaką być powinna. Nie napisałem też tego, aby odstraszyć ewentualnych kandydatów do WOSL... Nawiasem mówiąc, byli tacy, którym tam się podobało".

Dziękujemy za szczerość, z jaką nasz czytelnik opisał swe wrażenia. Nie mogliśmy zacytować więcej uwag, gdyż brak na to miejsca.

My też pozwolimy sobie — na szczerość. Otóż, ponieważ jesteśmy urodzonymi optymistami i ludźmi ceniącymi poczucie humoru — pierwszym wrażeniem jakie nas opanowało po zakończeniu lektury listu, była autentyczna wesołość. Autor niniejszego felietonu bowiem był wielokrotnie w Dęblinie, ale — co stwierdza z zazdrością — nigdy jeszcze nie był „układany do snu przez żołnierzy służby czynnej". Lubi też bardzo liczniejsze towarzystwo, wspólną wymianę wrażeń, myśli itp., i zakwaterowanie go w jednopokojowym apartamencie wyposażonym w szeroki tapczan, telefon, nawilżacz powietrza, dzwonek na posługaczkę... uważałby na terenie wojskowego garnizonu za rzecz wysoce podejrzaną.

Otóż, proszę zdać sobie z tego sprawę, WOJSKO nie jest ani pensjonatem „Jagusia" w Busku Zdroju, ani też nie dysponuje zazwyczaj apartamentami widywanymi w filmach oglądanych pasjami przez zwolenników tzw. high life'u. Nie wiemy kto pisaliśmy w „Skrzydlatej", iż kandydaci na pilotów wojskowych muszą być ludźmi z gatunku twardych. Psychicznie i fizycznie. Autorowi niniejszego wydaje się, że przespanie nawet kilku nocy na żołnierskim łóżku, w liczniejszym towarzystwie i umycie się rano tudzież wieczorem w zimnej wodzie — nie powinno deprymująco wpłynąć na kandydata do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Jeśli zaś tak się stało — to niestety znak, że z kondycją psychofizyczną takiego kandydata jest nie całkiem w porządku, że... za ciasna może mu się kiedyś wydawać kabina odrzutowca i za duszno może mu być w kombinezonie kompensacyjnym pilota maszyny osiągającej prędkość większą od prędkości dźwięku.

Znak — trochę niepokojący.

Chciałoby się poradzić młodemu człowiekowi: trzeba się hartować! Tak, właśnie jak sam napisał.

(z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB POMORSKI

Już po raz trzeci „Gazeta Pomorska", Aeroklub Pomorski i oddział bydgoski Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich organizują lotniczy zwiad dla ludzi pióra. Tym razem Pomorski Rajd Dziennikarzy i Pilotów przeprowadzony zostanie w dniach 21—27 czerwca br., a jego trasa prowadzić będzie z Torunia do Konina, Włocławka, Płocka, Nasielska i z powrotem do grodu Kopernika. Do udziału w zawodach zaproszono 25 załóg, w tym dziennikarzy z prasy centralnej i województw, przez które przelecą uczestnicy imprezy. Tematem konkurencji dziennikarskich będzie problematyka gospodarcza, naukowa i kulturalna nowo utworzonych województw oraz ich dorobek. Na każdym z etapów załogi walczyć będą o puchary ufundowane przez gospodarzy — wojewodów w poszczególnych miastach goszczących dziennikarzy i pilotów. Na zakończenie rajdu na lotnisku Aeroklubu Toruńskiego odbędzie się pokaz zespołowych skoków spadochronowych i akrobacji samolotowej.

•

9 maja Toruńska Przędzalnia Czesankowa „Merinotex" oraz Aeroklub Pomorski zorganizowały dla pracowników tej fabryki festyn lotniczy. Impreza miała upamiętnić nie tylko Dzień Zwycięstwa, lecz także 10 rocznicę uruchomienia zakładu i Dzień Włókniarza.

Pracownicy „Czesanki" mieli w większości po raz pierwszy zapoznać się bliżej z eksponowanym na płycie lotniska sprzętem latającym, obejrzeć popisowe skoki spadochroniarzy — indywidualne i grupowe, a także z flagą tej fabryki, podziwiać akrobację samolotową w wykonaniu Z. Tredera, a także pokazowe loty szybowcowe. Warto dodać, że jedną z atrakcji były loty nad zakładem i nad miastem, zafundowane przez radę zakładową wyróżniającym się pracownikom. Skorzystało z tej okazji ponad 300 osób. Toruński festyn stał się dobrą propagandą lotnictwa sportowego. Do tak udanego przebiegu imprezy przyczyniło się nie tylko kierownictwo aeroklubu i dyrekcja „Merinotexu", ale także ci spośród pracowników zakładu, którzy wcześniej zetknęli się ze sportem lotniczym, jak choćby inż. Jan Biskupski — pracownik „Merinotexu" i pilot w Aeroklubie Pomorskim.

•

Aeroklub Pomorski — w okresach największych upałów — patroluje lasy na obszarze całego województwa toruńskiego. 8 i 9 maja piloci aeroklubu wykryli aż sześć pożarów, które we wszystkich niemal przypadkach zostały wywołane przez osoby wypoczywające na terenach leśnych.

Bolesław Otręba

listy do „Skrzydlatej"

DLACZEGO NIE W CSH?

Będąc kilka razy z rzędu w Warszawie, miałem okazję zakupić modele plastykowe samolotów rodzimej produkcji w skali 1:72 i 1:144, wyprodukowane przez Podlaskie Zakłady Przemysłu Terenowego w Siedlcach. Modele samolotów „Caravelle", MiG-15, TS-11 „Iskra" czy śmigłowca Sikorsky S-55 wydają mi się zupełnie dobre i mogłyby się znaleźć w propozycjach Centralnej Składnicy Harcerskiej. Ale się nie znalazły, ponieważ ich sprzedażą zajmują się kioski „Ruchu" na terenie tylko Warszawy. Wielokrotnie jako Wasz stały czytelnik miałem możność przeczytać, jak to CSH zabiega o to, aby tego typu produkcją modeli plastykowych ktokolwiek z producentów krajowych zechciał się zainteresować. Producent — produkuje, ale nie dlatego, że CSH go do tego zachęciła. Być może CSH o tym nie wie, że coś takiego ukazało się na rynku, więc chciałbym zaproponować zainteresowanie się podanymi wyżej modelami, co by sprawiło wielką radość naszym modelarzom, od dawna oczekującym na nasze modele.

A przecież w propozycjach CSH dla modelarzy na ten rok znajdują się modele samolotów MiG-15 i PZL-11c, które sprowadzane są za dewizy. Modele te były i są produkowane w naszym kraju i nie ustępują jakością produktom firm zachodnich. Widocznie jednak łatwiej je zakupić za granicą za środki dewizowe, niż sięgnąć do krajowych producentów.

Ponieważ ambitna spółdzielnia z Pruszkowa deklarowała publicznie, że chętnie podejmie produkcję modeli w skali 1:72, proponuję, aby wszystkie do tej pory opracowane matryce i oprzyrządowanie przekazać z innych spółdzielni i zakładów pracy (Ursus i Siedlce) do Pruszkowa i w ten sposób doprowadzić do systematycznej produkcji modeli plastykowych. Wydaje mi się, że w powyższych poczynaniach powinna odegrać pierwszoplanową rolę CSH. Na razie — proponuję jednak bliższe i konkretne zainteresowanie się modelami samolotów z Siedlec, w taki sposób, aby znalazły się one u naszych modelarzy za pośrednictwem sklepów CSH.

Janusz Jarosiński
Kielce



Witalij Żigałko — ul. Gospitalnaja 34 m. 59, 420012 Kazań, ZSRR. Jest stałym czytelnikiem naszego tygodnika. Ma 16 lat, a od 3 lat kolekcjonuje fotografie, plany i modele plastykowe samolotów wojskowych całego świata. Chciałby korespondować z kolegami z Polski o podobnych zainteresowaniach.

Wojciech Chowaniec — ul. Kowaniec 9, 34-400 Nowy Targ. Poszukuje modeli samolotów plastykowych w skali 1:72.

Kazimierz Panek — ul. Żeromskiego 80/1, 50-312 Wrocław. Chciałby dokonać wymiany modeli samolotów w skali 1:72 (jest w posiadaniu m.in. wszystkich typów modeli produkowanych w CSRS przez zakłady Kovozavody Prostejov).

Krzysztof Radzanowski — ul. Kościelna 1 bl. 11/8, 05-800 Pruszków. Chętnie wymieni modele samolotów w skali 1:72. Pragnie również nawiązać korespondencję z innymi modelarzami.

Jerzy Puchowski — ul. Żwirki i Wigury 8a m. 15, 83-000 Pruszcz Gd. Kolekcjonuje modele samolotów i samochodów w skali 1:72 i 1:100. Poszukuje plastykowych modeli samolotów radzieckich, w barwach polskich.

GŁOSY i ODGŁOSY

SŁOWO SIĘ RZEKŁO...

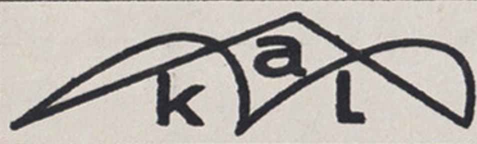
W tygodniku „Transport i Drogi" (nr 16) ukazał się artykuł pt. „Warunki pracy w lotnictwie". Jest to, praktycznie ,ocena Prezydium Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, sformułowana na posiedzeniu tegoż zarządu 13 kwietnia br. Ogólnie brzmi ona dość minorowo, albowiem — jak czytamy w artykule — jedną z głównych przyczyn nie najlepszych warunków pracy w lotnictwie „...jest niedoinwestowanie portów lotniczych, zaplecza technicznego i zaplecza socjalnego. Błędna polityka inwestycyjna lat sześćdziesiątych spowodowała, że porty i ich zaplecze projektowane były i budowane bez uwzględnienia perspektyw rozwojowych w dziedzinie transportu lotniczego. Jaskrawym przykładem tego może być Międzynarodowy Port Lotniczy w Warszawie, w którym liczba obsługiwanych osób jest znacznie większa niż projektowane możliwości. Podobnie port lotniczy w Katowicach oddany do eksploatacji w 1966 roku z założeniem obsługi dwóch samolotów dziennie, a obsługujący obecnie po 15 lotów planowych i średnio 10 czarterów... Ocena poczynań zmierzających do poprawy warunków pracy przeprowadzona przez Inspekcję Pracy związku zawodowego upoważnia do wyciągnięcia wniosków, że wszystko co w tej dziedzinie się robi ma charakter doraźny i tymczasowy, bowiem brak generalnego opracowania koncepcji rozwoju komunikacji lotniczej nie daje możliwości załatwienia istotnych spraw tej ważnej dziedziny gospodarki narodowej..."

Nie są to wnioski zbyt odkrywcze, ale dobrze, gdy je się przypomni, zwłaszcza, że przewodniczący ZG ZZTiD stwierdził — jak pisze tygodnik — że „związek będzie popierał propozycje administracji zmierzające do dalszego rozwoju lotnictwa, tej ważnej gałęzi gospodarki narodowej". W imieniu administracji można więc chyba za to poparcie podziękować. Byleby tylko nie skończyło się ono na słowach...

A teraz — o wymianie słów, jaka miała miejsce na krajowym dworcu lotniczym w Warszawie między pasażerem, a dyspozytorem lotów. Historię tę opisuje szczegółowo jeden z uczestników tego dialogu (redaktor Roman Kałuża) na łamach „Perspektyw" (12.03.1976 r.) w artykule pt. „Ja panu pokażę..." Jak wynika z artykułu, zaczęło się od jakiegoś stawiania zainteresowanemu przeszkód w odlocie do Krakowa, a skończyło na nietypowej wymianie słów. „Ostatnia osoba lecąca do Krakowa — pisze red. Kałuża — przeszła przez kontrolę dokumentów, ale autobus z płyty lotniskowej jeszcze nie odjechał. Jeszcze mógłbym zdążyć. Jeszcze mogłem dołączyć: nie straciłbym ani umówionego spotkania, ani nerwów, ani 340 złotych za bilet, ani zaufania do LOT... Jeszcze raz proszę dyspozytora o kartę odlotu. Tłumaczę, że lecieć muszę, tłumaczę, że przecież nie opóźniłem lotu, że jeszcze zdążę, że wszystko przez skrócenie czasu odprawy itd. „Albo pan odejdzie, albo pana wyprowadzę" — usłyszałem w odpowiedzi. Odszedłem. Poszedłem dowiedzieć się, czy nie ma miejsca w innych samolotach. Nie było. Dyspozytor, rozpromieniony, siedział za biurkiem czytając gazetę. Podszedłem i powiedziałem: „W życiu nie widziałem takiego skończonego chama". Krzyk, rumor, wezwano milicję. Obraza urzędnika na służbie. O to właśnie mam mieć sprawę sądową. Sprawą się nie martwię. Słuszność nazwania urzędnika LOT-u jak wyżej — jestem w stanie udowodnić i uzasadnić etymologicznie, merytorycznie i jak tylko kto chce".

Redaktor Kałuża się nie martwi... Zresztą sąd orzeknie. Niezależnie jednak od tego, gdy takie rzeczy się czyta — robi się człowiekowi ogromnie smutno.

JORMA



KLUB AMATORÓW LOTNI

GŁOS Z LUBLINA

Fakt objęcia patronatu przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL nad najpiękniejszą dziedziną sportu i najwspanialszą formą rekreacji, przyjąłem z wielkim osobistym entuzjazmem. Lotnictwem pasjonuję się od wieku „przedszkolnego" — nie zostałem jednak pilotem wojskowym, co było moim największym pragnieniem, pracowałem natomiast w przemyśle lotniczym na stanowisku konstruktora-technologa. Obecnie wykonuję zawód zupełnie niezwiązany z przemysłem, a konstrukcjami lotniczymi zajmuję się jako amator. Przedmiotem moich zainteresowań szczególnych jest aerodynamika małych prędkości.

Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", którą prenumeruję od kilkunastu lat. Dla „Skrzydlatej" mam wyjątkowy sentyment i traktuję ją jako znakomite źródło informacji. Zamieszczona przed laty w „Skrzydlatej" informacja i zdjęcia miękkopłata użytego do przenoszenia ładunków — zaintrygowała mnie bardzo, ale nikt wtedy nie przypuszczał, że może z tego powstać najpiękniejsza forma swobodnego latania. Ukazanie się w „Skrzydlatej" pierwszych lotni było dla mnie prawdziwym szokiem. Od razu zabrałem się do teoretycznych studiów, budowy i badań modeli w zaimprowizowanym (domowym) tunelu aerodynamicznym. Jak wszyscy entuzjaści budowy miękkopłata, natknąłem się na ogromne trudności materiałowe. Zdobycie materiałów do budowy zajęło mi rok czasu. W ostatecznym wyniku powstała konstrukcja zbliżona do klasycznego Rogallo, jednak o cechach indywidualnych i indywidualnych rozwiązaniach konstruktorskich — podzespołów i detali. Całkowicie składana, najdłuższe elementy nie przekraczają 2,8 m. Montaż dwustopniowy — do transportu odległego i bliskiego. Montuje łatwo jedna osoba wg systemu i specjalnych kluczy bez pośpiechu w ciągu 70 min. Oryginalne węzły konstrukcyjne, pracujące na dużej powierzchni, eliminują konieczność robienia przelotowych otworów w rurach i stosowania śrub. Węzły te poddane zostały badaniom wytrzymałościowym oraz zmęczeniowym i znacznie przekraczają normy bezpieczeństwa obowiązujące w przemyśle lotniczym. Konstrukcja z rur duralowych ⌀ 40 x 1,5 i ⌀ 25 x 1,5 mm (sterownica) z wypełniaczem drewnianym nasączonym preparatem wodoodpornym, linki z włókien sztucznych (zjazdowe) o różnej średnicy, pokrycie ze stylonu impregnowanego. Powierzchnia całkowita — 18 m^2, masa — 18 kg, rozpiętość — 7,1 m. Miękkopłat nosi nazwę „Fenix" F1.

„Fenix" F1 jest lotnią doświadczalną, powstałą w wyniku obserwacji i badań modelu w „domowym" tunelu aerodynamicznym. „Fenix" F1 posiada profil zbliżony do samostatecznego, szczeliny aerodynamiczne działające przy kątach nadkrytycznych. Wyniki lotów próbnych — bardzo obiecujące. Lotnia wykazuje dobrą stateczność nawet przy silnych i porywistych wiatrach. „Fenix" jest w trakcie oblatywania od października ubiegłego roku. Budowa tej konstrukcji wymaga dobrej ślusarki i dobrze wykonanych spawów. Swoje doświadczenia i wnioski z lotów „Fenixa" F-1 wykorzystam w projektowanym obecnie miękkopłacie „Fenix" F-2.

„Fenix" F-2 wykonany zostanie z podzespołów pierwszego, użytych w innym układzie z nielicznymi zmianami i wymianą niektórych podzespołów i detali. Uważam, że jest to założenie interesujące. Można bowiem z tych samych elementów łatwo uzyskiwać dwie lotnie o bardzo różnych charakterystykach. „Fenix" F-2 będzie posiadał samostateczny profil płata o zmiennych właściwościach aerodynamicznych sterowanych w locie.

Wiele się ostatnio mówi i pisze o przepisach, że będą i wszystko załatwią. Wspomina się o czymś w rodzaju „karty rowerowej" dla lotniarzy. Wydaje mi się, że warto by się zastanowić nad rozsądnymi przepisami. Doświadczenie niejednokrotnie wykazało, że łatwo jest ustanawiać przepisy, trudno jest je jednak modyfikować i ogromny potencjał inteligencji zaangażowany jest w ich szczęśliwe omijanie. Pamiętajmy o tym, aby nie za wiele „paragrafów" ustawić na zboczach, z których będziemy latać. Człowiek w swoim odruchu naturalnym jest wystarczająco rozsądny i trzeba mieć do niego zaufanie. Kto potrafi zbudować lotnię o przyzwoitej doskonałości, posiada wystarczającą świadomość skutków ewentualnych błędów w praktycznym jej użyciu. Kto nie potrafi zbudować dobrej lotni — nie uniesie się w powietrze.

Jeszcze raz pragnę złożyć Wam wyrazy uznania za wielki wkład w popularyzację swobodnych lotów na miękkopłatach-lotniach w Polsce i nieśmiało proponuję swoją kandydatudę do KAK-u.

Zbigniew Fryderyk Kosmala
Lublin

NA LOTNIACH ZE ŚNIEŻKI

Notatka w przedświątecznym numerze „Słowa Polskiego" o próbie lotu ze Śnieżki, jaką zapowiedział znany austriacki lotniarz Ernst STEGER, zaekscytowała wrocławskie środowisko ludzi-ptaków. Zarząd Sekcji Pilotów Lotni przy Wrocławskich Zakładach Elektronicznych „Mera-Elwro" zwołał nadzwyczajne zebranie. Nie było czasu na debaty. Decyzja zapadła: jeżeli jutro Austriak poleci, poleci także ktoś z „Elwro".

Zadanie to otrzymał Włodek TAŁAŃCZUK. Obrano najprostszą taktykę: — Leć za plecami mistrza i staraj się polecieć dalej, lub dłużej utrzymać się w powietrzu.

W niedzielę Włodek wyciągnął z łóżek zaspanych: Stegera i Kudłka, którzy już przebywali w Karpaczu.

— Chcę lecieć z Austriakiem — oświadczył Włodek.

Czesiek Kudłek z wrocławskiej AWF przetłumaczył to na niemiecki, a sympatyczny Ernst odparł zakłopotany: — Dobrze, lecz ja mam lotnię jednoosobową...

Kiedy sprawa się wyjaśniła, Austriak był szczerze uradowany. Od samego początku sudeckiej wyprawy obu lotniarzom towarzyszyło żywe zainteresowanie licznych turystów i bardzo życzliwy stosunek miejscowych władz. Kierownik Karkonoskiego Parku Narodowego udzielił zezwolenia na lot. Takie samo stanowisko zajął Komendant Strażnicy WOP. Obsługa wyciągu przetransportowała sprzęt i lotniarzy poza kolejnością. O godz. 13 (18.4.1976 r.) piloci byli już na najwyższym wzniesieniu Karkonoszy. Nie zabrakło tu elementów humorystycznych. Kiedy lotniarze pragnęli z urwiska rzucić sondę i rozpytywali turystów o potrzebny do tego celu papier toaletowy, posypały się dowcipy i nie mniej jednoznaczne uwagi.

O 13.35 wystartował Steger, a kilka sekund później wyszedł w powietrze Polak. Wiatr 4,5—6m/s o kierunku północnozachodnim. Po odejściu od zbocza, Ernst skierował lot ku dolinie Łomniczki, Tałańczuk wykonał zakręt w prawo i napotkawszy silne prądy wznoszące skwapliwie to wykorzystał .Po dwu minutach lotu Polak zarobił na Austriaku ok. 150 m wysokości. Pod podeszwami miał 700 m powietrza .Steger wykonał nawrót i „esując" powoli zaczął piąć się w górę. Po czterech minutach lotu lądował w okolicy Granatów, a Polak jeszcze przez półtorej minuty znajdował się w powietrzu.

Ernst Steger — instruktor lotniarz z Innsbrucka, legitymujący się liczbą ponad 2000 lotów alpejskich, zapowiedział rewanż.

Doszło do tego w poniedziałek 19.IV. Jeśli komuś uda się wylądować w Wilczej Porębie, to oprócz zaliczenia Śnieżki padnie rekord wysokości. Powyżej 1000 m nikt jeszcze w Polsce nie latał. Wystartowali. Warunki jak w dniu poprzednim, lekkie zamglenie. Tym razem Austriak leci w kierunku Kopy. Tałańczuk przyjmuje ten sam wariant taktyczny co w poprzednim locie, starając się jak najdłużej przebywać w strefie prądów zboczowych. Historia się powtarza. Steger ląduje po pięciu minutach lotu i nie dolatuje do wyznaczonego celu. Polak zatacza krąg nad dachami Wilczej Poręby i po 8 min 45 s. lotu przyziemia się w obrębie osady.

Tutaj znowu przydarza się Włodkowi zabawne zdarzenie. Jakaś zaskoczona turystka, której dosłownie z nieba spada facet do stóp, spytała:

— A pan, skąd?

— Z Wrocławia — odpowiada przytomnie Tałańczuk.

— Taki kawał drogi w powietrzu?!...

Według planów SPL „Mera-Elwro" dopiero w czerwcu miały być podjęte próby lotu ze Szrenicy, a w sierpniu lub wrześniu br lot ze Śnieżki Do udziału w tych lotach zamierzano zaprosić Lutkowskiego i Mądrzyka, bowiem lot za doświadczonym liderem jest bezpieczniejszy, jeśli w grę wchodzą wysokości tego rzędu. Życie koryguje wzwyż najambitniejsze plany. Za sprawą wrocławskiej AWF, a ściślej za sprawą asystenta Wydziału Spadochronowego Czesława Kudłka, który zaprosił do Polski Ernsta Stegera, udało się wrocławskiemu lotniarzowi zdobyć najwyższy szczyt Karkonoszy. Wysokość lotu, odczytana z wysokościomierza zerowanego na Śnieżce, wynosiła 1080 m. Miejsce lądowania według mapy znajduje się na wysokości 580 m, przyjęto zatem, że lot odbył się z wysokości 1020 m.

Jacek Gawęda — Wrocław



Lotniarze z wrocławskiej Mera — Elwro trenują w Jeżowie. Zdjęcie: M. Smolański

KĄCIK PORAD

Cieszy mnie bardzo fakt, że moja propozycja założenia w „Skrzydlatej" stałej rubryki pt. „Kącik Porad" dotyczącej lotniarstwa znalazła u Was zrozumienie. Wydaje mi się, że zanim ukaże się na naszym rynku księgarskim podręcznik traktujący o tych tematach, może ona stanowić cenny materiał szkoleniowy, tym bardziej, jeśli wypowiadać się w nim będzie szerokie grono doświadczonych pilotów lotni. Oto moja następna informacja do „Kącika Porad".

Sporty uzupełniające i przeciwwskazane. Każdy sportowiec uprawiający sport zasadniczy urozmaica go sportami uzupełniającymi. Podnoszą one sprawność fizyczną i przyczyniają się do osiągnięcia lepszych wyników w dyscyplinie zasadniczej. Lotniarstwo nie jest w tym przypadku odstępstwem. Pomimo tego, że latać możemy przez cały rok, to jednak każdy pilot lotni powinien znaleźć czas na sporty uzupełniające. Wymienić tu można sporty zalecane i sporty przeciwwskazane. W naszym przypadku sporty uzupełniające podnoszą kondycję fizyczną i uodporniają organizm pilota na ewentualne urazy. Natomiast uprawianie sportów przeciwwskazanych może mieć ujemny wpływ na kondycję. Spowodować też może niepożądaną kontuzję, eliminującą na jakiś czas pilota z dalszych lotów.

Do sportów uzupełniających zaliczamy: gimnastykę szwedzką, gimnastykę przyrządową, jazdę figurową na lodzie, narciarstwo, wioślarstwo (nie wyczynowe), pływanie, skoki do wody, siatkówkę.

Do sportów przeciwwskazanych zaliczamy: biegi, kolarstwo, boks, piłkę nożną i wszystkie sporty forsowne.

Kierownik
Klubu Pilotów Lotni „Dedal"
Leszek Bednarski – Gdynia

LATAM NA LOTNI

Gorąco dziękuję za przyjęcie mnie w szeregi lotniarzy KAL. Teraz znów czuję się człowiekiem lotnictwa. Latam na swojej lotni dużo, bo latanie daje mi olbrzymie zadowolenie. Dla lotni rzuciłem swoje jeszcze liczące się na skalę międzyokręgową wyniki w lekkiej atletyce, badmintonie i taternictwo.
Łączę najserdeczniejsze pozdrowienia dla Redakcji mojego najwartościowszego tygodnika.

Józef Gigoń
Nowy Targ



XI salon lotniczy w Hanowerze

Widok ogólny wystawy lotniczej i astronautycznej w Hanowerze.

KORESPONDENCJA WŁASNA
Zdjęcia: I. Metelski i „Air-Cosmos"



Nasz PZL-106 „Kruk" na stoisku wystawowym (wyżej) oraz przedstawicielstwo LOTU w Hamburgu (niżej).



LOT-owski Tu-134 kipi gwarem, wypełniony po brzegi pasażerami. Cel mojej podróży: jedenasta (1—9 maja br.) Wystawa Lotnictwa i Astronautyki w Hanowerze. Tymczasem lądujemy w Hamburgu, okazja obejrzeć miasto. Blisko głównego dworca kolejowego placówka LOTU. Wpadam, by zapewnić sobie powrotne miejsce w samolocie.

— Na piątek, za tydzień? Niestety, brak miejsc — na szczęście to nie do mnie. Pracownica placówki informuje kogoś telefonicznie.

Na linii RFN — Polska ruch ogromny, na tym połączeniu LOT na pewno nie traci. Niech tylko jeszcze zacznie się sezon targów i wystaw! Nasze linie lotnicze mają w RFN 3 ekspozytury: we Frankfurcie n/Menem i Hamburgu, a przed 2 laty tę ostatnią solidnie odciążyła Kolonia — wyjaśnia mi przedstawicielka biura.

Dwie godziny jazdy pospiesznym i oto ponad półmilionowy Hanower. Miasto targów i wystaw, jak u nas Poznań. Zwiedzam najpierw Targi Hanowerskie. Reklamować ich nie trzeba: 4777 wystawców z ponad 30 krajów. Polska wystawia tu od 1957 r., i podobnie jak przed rokiem, jest największym wystawcą spośród krajów RWPG. Naszym tegorocznym szlagierem jest energetyka (m.in. chłodnie kominowe, turbozespoły). Duże zainteresowanie wzbudzają na uliczkach miasteczka targowego nasze zgrabne elektryczne „Meleksy", reklamowane przez PEZETEL.

Nad terenem targów unosi się reklamowy balon na uwięzi.

Hanowerskie wystawy łączy jeszcze jedna istotna rzecz: przez blisko tydzień obie imprezy biegną równolegle i wymienione przedsięwzięcia — targi i wystawa lotnicza — uzupełniają się znakomicie!

Nad Targami bzykają bez przerwy niewielkie śmigłowce przerzucające gości i zwiedzających na hanowerskie lotnisko.



Wyżej: Samoloty na płycie lotniska. Na pierwszym planie: sportowo-turystyczny Mooney M-20F, w głębi — dyspozycyjny HS-125.
Niżej: Nowoczesny ciągnik lotniskowy holuje „Airbusa" A-300 po locie pokazowym.



Decydujemy się jednak na autobus, bo 7 minut powietrzną taksówką połknęłoby 2 dewizowe diety.

Lotnisko Hanower-Langenhagen. Budynki portu wyglądają z góry jak klepsydra, czyli jak wolą wrażliwi — jak dwa złączone wierzchołkami trójkąty. W zwężeniu klepsydry budynek wejściowy z kantorami linii lotniczych, w „trójkątach" odprawa, a potem „rękawem" do samolotu. A wszystko prawie czarne, w amerykańskim stylu (banki, porty lotnicze), z mocno przydymionymi szybami.

Dla portu lotniczego targi i wystawa lotnicza oznaczają 3-krotnie większy niż normalnie ruch. W godzinach szczytu odprawia się jednocześnie do 3000 pasażerów. 4 dodatkowe loty dziennie do Frankfurtu i Zurychu, 2 połączenia więcej do Londynu, Paryża, Amsterdamu i Mediolanu. I to takimi kolosami, jak Boeing-747, DC-10 czy „Airbus".

Tuż obok portu — tereny wystawy lotniczej: trzy duże hale (15 tys. m² pod dachem) i 150 maszyn wszelkiego typu z 11 krajów na płycie lotniska. Wystawa nie robi przytłaczającego wrażenia, jest raczej kameralna i człowiek czuje się tutaj swojsko.

Nie moim zadaniem jest ocena, jak Hanower ma się do pozostałych europejskich wystaw lotniczych — w Paryżu czy Farnborough. Jedno jest pewne: nie ma tu np. „Sojuzów" lub „Apollo", ani też Tu-144, a jego francusko-angielskiego konkurenta „Concorde" można podziwiać jedynie w skali 1:10.

Są za to samoloty od „Airbusa" klasy „prowincjonalny-Jumbo" do szybowca. Ogółem 340 firm i organizacji z 17 krajów, a wszystko powiązane w grupy tematyczne: samoloty i satelity, systemy napędowe, wyposażenie pokładowe i naziemne, paliwa, materiały konstrukcyjne i akcesoria, wyposażenie lotnisk, badania i nauka w astronautyce i lotnictwie. Stoiska w halach i miejsce na płycie roztasowane między wystawców z USA, Francji, W. Brytanii, Włoch i Izraela. Tym razem kraje socjalistyczne reprezentują dwie firmy: nasz PEZETEL i radziecki AVIAEXPORT.

Dlaczego w maju Hanower stał się stolicą światowego lotnictwa? Europa to jeden z najbardziej znaczących rynków dla producentów lotniczych z całego świata. Warto wejść choćby na rynek zachodnioniemiecki. Jego chłonność najlepiej dokumentuje 3900 pasażerskich odrzutowców w barwach towarzystw lotniczych, 6000 samolotów dyspozycyjnych, sportowych i prywatnych.

RFN przywiązuje do imprezy dużą wagę. Dowodem jest obecność na otwarciu federalnego ministra gospodarki. Dr Werner Knieper — prezydent Federalnego Związku Niemieckiego Przemysłu Lotniczego i Astronautycznego przypomina na otwarciu, że w Hanowerze są obecne nie tylko firmy zachodniej Europy i Ameryki: „Obraz został uzupełniony — ku naszemu zadowoleniu — przez wystawców ze Związku Radzieckiego i Polski. Z krajów, z którymi gospodarka RFN utrzymuje wciąż rosnącą współpracę".

Dla naszego kraju i ZSRR, RFN jest obecnie największym partnerem handlowym wśród państw kapitalistycznych.

Idziemy na stoisko obejrzeć polską ofertę. Jest tam samolot rolniczy PZL-106 „Kruk", samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga", motoszybowiec SZD-45 „Ogar" oraz rodzina 2, 4 i 6-cylindrowych silników lotniczych „PZL-Franklin" o zakresie mocy 60—220 KM. W Hanowerze należymy do tradycyjnych wystawców i pokazujemy samoloty dobrze dostosowane do potrzeb rynku zachodnioniemieckiego. Weźmy „Wilgę". Wyłączając towarzystwa lotnicze i wojsko, na początku 1975 r. na 5784 samoloty dopuszczone w RFN do lotu, ta kategoria maszyn reprezentowana była najliczniej — 4245. Świetnie też idą w RFN motoszybowce, których przed rokiem zarejestrowanych było ponad 700.

Zaglądam do katalogu wystawy. Reklamujemy się jako producent lekkich samolotów i szybowców. Oprócz tego śmigłowiec, przyrządy pokładowe i nawigacyjne, usługi agrolotnicze, silniki wysokoprężne i agregaty o mocy do 700 KM, elektryczne samochodziki „Melex".

Co 7 samolot rolniczy świata pochodzi z Polski, co 3 śmigłowiec nawożący pola — ze Świdnika. Przyglądam się więc konkurencji: amerykański „rolnik" — Grumman „Ag-Cat" (masa całkowita 1700 kg i ok. 1 tony udźwigu chemikaliów). Amerykański Piper nie przywiózł swoich zapowiedzianych samolotów rolniczych „Pawnee-D" czy też „Pawnee Brave" (ten ostatni o udźwigu nieco mniejszym od „Kruka"). Zachodnioniemiecka AGRO Flugzeuge wystawia tym razem lekki amerykański samolot sportowy Mooney.

Nasz „Ogar" ma za konkurentów dwa motoszybowce: RF-5b „Sperber" oraz „Blanika" z zachodnioniemiecką gondolą napędową SG-85.

Przemysł radziecki pokazuje dobrze znane dwusilnikowe śmigłowce: Ka-26 (masa startowa — 3250 kg) i Mi-8 (masa startowa — 12 000 kg). Ponadto jest Jak-40, trzysilnikowy odrzutowy samolot pasażerski zabierający 27 lub 32 pasażerów.

Solidne ogrodzenie broni przystępu do ustawionych na płycie samolotów i zwykli zwiedzający muszą z daleka sycić oko lekkimi sportowymi maszynami, od których rojno (amerykańskie: Beech, Cessna, Piper, Rockwell; francuski Wassmer). Sporo też śmigłowców (francuski: Aerospatiale; amerykańskie: Bell, Hughes, Sikorsky). Trochę sprzętu wojskowego — Dassault „Mirage" F-1, Fiat G-91, Panavia MRCA, „Phantomy". Z samolotów pasażerskich widzę potężny Airbus A-300, Dassault „Falcon-20", VFW-614.

Jak wyglądają perspektywy światowego lotnictwa widziane z wystawy hanowerskiej? Eksperci z Europy i USA są zdania, że niebawem nastąpi znowu ożywienie koniunktury, bo ruch lotniczy stale się rozwija. Dokładniej scharakteryzował rzecz całą na otwarciu wystawy federalny minister gospodarki RFN twierdząc, że początkowo będzie trzeba jeszcze przetrwać 2—3-letni „chudy" okres, bo towarzystwa lotnicze na początku lat 70-tych zaopatrzyły się w sprzęt trochę na wyrost. Kto ten czas przetrzyma, będzie robił dobre interesy na początku lat 80-tych, kiedy skończy się cykl eksploatacji wielu maszyn i nastąpi powszechne odnowienie parku. W technice lotniczej przyszłych lat coraz większe znaczenie odgrywać będzie ekonomiczność transportu tzn. dostosowanie maszyn do potrzeb przewozowych i bardziej oszczędne zużycie paliwa. Nieodłącznym atutem samolotu, również przy sprzedaży, będzie stopień uwzględnienia wymogów ochrony środowiska.

Zachodnioeuropejski przemysł lotniczy i astronautyczny przyszedł na wystawę nie tylko z hasłami coraz ściślejszej kooperacji i konieczności szerokiej wymiany nowych technologii oraz doświadczeń. Zrozumiano bowiem, że samodzielny rozwój poszczególnych narodowych przemysłów lotniczych jest dzisiaj niemożliwy. Dlatego zachodnioeuropejskie dążenia idą w trzech kierunkach: kontynuowania wielkiego cywilnego programu budowy odrzutowców pasażerskich („Airbus", VFW-614), samolotów wojskowych (MRCA i „Alpha Jet"), jak też przemysłu astronautycznego.

Coraz śmielej poczyna sobie zachodnioeuropejski przemysł astronautyczny. Rej wodzi ESA (Europejska Agencja Astronautyczna), do której należą: Belgia, Dania, RFN, Francja, Włochy, Holandia, Szwecja, Szwajcaria, Hiszpania i W. Brytania. ESA przedstawia swój europejski system łączności satelitarnej oznaczony ECS, który zepnie jedną klamrą zachodnioeuropejski system telekomunikacyjny (telefonia, telegrafia, transmisja programów Eurowizji). Na pierwszy ogień pójdzie eksperymentalny satelita komunikacyjny OTS. W połowie przyszłego roku wyniesie go z Przylądka Canaveral na stacjonarną orbitę (mniej więcej nad Genewą) rakieta „Thor-Delta". Jego zadaniem będzie sprawdzenie niezawodności naziemnych urządzeń, eksperymentalna transmisja 2000—5000 połączeń telefonicznych i jednej lub dwóch audycji telewizyjnych. OTS jako pierwszy satelita telekomunikacyjny pracować będzie w zakresie częstotliwości 11—14 GHz.

Jeśli OTS się sprawdzi, na początku lat 80-tych zostanie zrealizowany wspomniany już program ECS. W 1980 r. musi mieć przepustowość 5000 połączeń telefonicznych (między punktami oddalonymi o co najmniej 800 km). W 10 lat później wymagać się będzie od niego 4-krotnie większej wydajności. ECS sięgać będzie aż po Islandię, Północną Afrykę i Środkowy Wschód.

System OTS/ECS da się przekształcić w różne warianty — w oparciu o niego przystępuje się w końcu przyszłego roku do wprowadzenia satelity telekomunikacyjnego „MAROTS" przeznaczonego dla nawigacji morskiej. W przedsięwzięciu uczestniczy 9 krajów, pod których banderą pływa 36% światowego tonażu.

Na wystawie głośno też było o europejskim programie „Spacelab".

Inż. JERZY METELSKI

MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW W KLASIE MODELI HALOWYCH

Zawody rozegrano 8 i 9 maja w godzinach nocnych (22.00—10.00) we wrocławskiej Hali Ludowej. Na starcie stanęło 22 juniorów i 42 seniorów (w tym reprezentant klubu Erfurt — Lutz Schramm z NRD). Zawody ze względu na dużą liczbę uczestników rozegrano następująco: ustalono otwartą kolejkę startów od godz. 0.00 do 08.30; do pomiaru czasu stanęło pięć komisji sportowych — od godz. 4.00 siedem. Mimo tego zawodnicy nie wykonali sześciu startów. Komisja zatwierdziła wniosek, by starty ograniczyć do czterech. Wyniki obu imprez podano w tabelkach. Warto jednak krótko podsumować imprezę. Wnioski następujące:

- Mistrzostwa dla juniorów muszą być rozgrywane w dwóch dniach.
- Trzeba ustalić minimalny czas lotu kwalifikujący do wzięcia udziału w Mistrzostwach Polski dla juniorów (np. 15'00" + 15'00" = 30'00").
- Imprezę dla seniorów organizować w innym terminie.

Aby uzasadnić wnioski podaję, że czasy lotu modeli juniorów były bardzo zróżnicowane. Zwycięzcy osiągnęli czasy lepsze niż wielu seniorów, a byli i tacy, którym obsługa modelu i sam start nastręczały tyle kłopotu, że ich uczestnictwo w zawodach było po prostu nieporozumieniem. Wydaje mi się, że stać nas teraz na ustalenie minimum kwalifikującego do startu w mistrzostwach dla dobra poziomu imprezy i samych zawodników.

Zawody dla seniorów można rozegrać w nocy i w jednym dniu, bowiem liczba około 12 osób przy otwartej kolejce startowej wykona po sześć startów. Warunek jeden — zawody dla juniorów i seniorów muszą odbyć się w innych terminach.

Kierował imprezą oraz nagrody, dyplomy i medale wręczał szef modelarstwa lotniczego Aeroklubu Wrocławskiego, Dionizy Boratyński, a Komisji Sędziowskiej przewodził i funkcję sekretarza zawodów pełnił niżej podpisany.

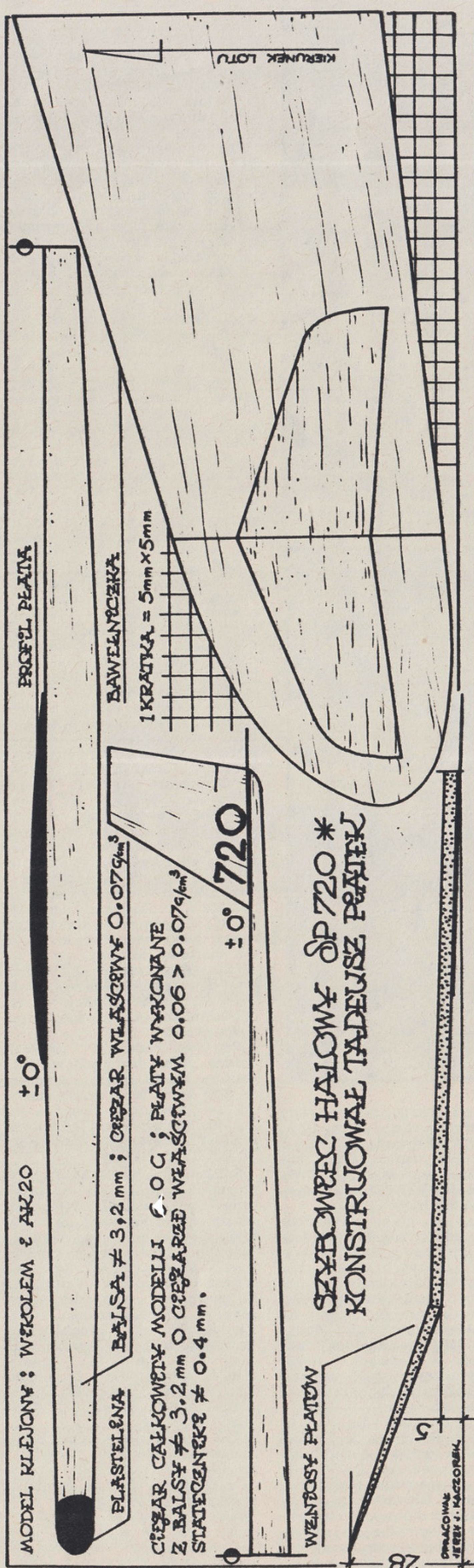
JERZY KACZOREK

WYNIKI JUNIORÓW

V MISTRZOSTWA POLSKI * FID * JUNIORZY * 1976							
Imię nazwisko	Aeroklub	Loty I	Loty II	Loty III	Loty IV	Miejsce	Suma dwóch lotów
Dariusz JASZCZAK	Wrocławski	28'19"	20'08"	10'20"	27'02"	I	55'21"
Paweł FRĄCKIEWICZ	"	23'44"	26'55"	21'05"	25'48"	II	52'43"
Krzysztof TRZOPEK	Krakowski	18'52"	21'31"	26'08"	25'20"	III	51'29"
Maciej CZERKOWSKI	Wrocławski	21'18"	26'18"	12'15"	25'08"	IV	51'26"
Jarosław NIEWCZAS	"	21'58"	21'10"	09'19"	19'56"	V	43'09"
Jan ZIĘBA	"	23'25"	18'02"	19'01"	08'15"	VI	42'24"
Janusz RYGIELSKI	Bydgoski	13'14"	19'14"	19'15"	05'01"	VII	38'29"
Wojciech SIENNICKI	"	15'11"	13'36"	15'35"	19'59"	VIII	35'50"
Jacek LANDOWSKI	"	10'15"	07'11"	18'44"	0	IX	28'59"
Włodzimierz PAWLESZ	"	15'08"	13'56"	0	0	X	28'58"
Mirosław ŚKIBA	"	10'01"	07'01"	15'04"	08'40"	XI	25'05"
Maciej GMEREK	"	09'15"	12'25"	05'19"	11'34"	XII	23'57"
Sławomir DUTKIEWICZ	"	06'20"	07'37"	15'46"	0	XIII	23'23"
Sylwester ZAREMBSKI	"	00'05"	07'38"	01'00"	12'41"	XIV	20'20"
Mariusz RYBOWICZ	"	09'28"	07'40"	10'05"	0	XV	19'33"
Dariusz BACHOLSKI	"	00'04"	10'16"	08'30"	0	XVI	18'46"
Jacek MACHOWSKI	"	02'47"	09'45"	08'26"	0	XVII	18'11"
Stanisław JAGŁA	"	05'17"	08'41"	0	0	XVIII	13'58"
Piotr DEMBEK	"	00'07"	06'51"	08'11"	0	XIX	09'02"
Henryk DEMBEK	"	00'31"	0	0	0	XX	00'31"
Jarosław DUCHLEWSKI	"	0	0	0	0	XXI	0
Marek JABŁOŃSKI	"	0	0	0	0	XXII	0

WYNIKI SENIORÓW

Imię & nazwisko	Aeroklub	Suma dwóch lotów
Edward CIAPAŁA	Śląski	60' 18"
Ryszard CZECHOWSKI	Krakowski	59'28"
Piotr Stefan BOMBOL	Wrocławski	58'26"
Lutz SCHRAMM	Erfurt N.R.D.	57'17"
Sylwester KUJAWA	Poznański	55'05"
Zbigniew SZYMAŃSKI	Wrocławski	50'44"
Józef KAPUŚNIAK	Bydgoski	47'37"
Stanisław SIERKO	"	45'29"
Jan DIHM	Krakowski	42'19"
Roman NIEDZIELSKI	Świdnik	40'53"
Maciej CZAJKA	Grudziądzki	31'40"
Stanisław GARLICKI	Krakowski	25' 23"



MODEL

Obserwuję często młodych modelarzy, którzy zafascynowani swoim nowym hobby i kolorowym opakowaniem plastykowego zestawu, bezkrytycznie kupują każdy zestaw plastikowego samolociku jaki nawinie im się pod rękę. Jest szczególnie przykre obserwować takie scenki na „pchlim targu" w stolicy pod Hutą „Warszawa", gdzie modele samolotów osiągają horrendalne ceny, często kilkakrotnie wyższe od cen nominalnych. Zbyt często zakupami modelarskimi kieruje niewiedza o tym co znajduje się w pudełku i jaką to przedstawia wartość, dlatego spróbuję pomóc kolegom modelarzom przy wyborze modeli.

Nie wiem czym kierowano się w Centralnej Składnicy Harcerskiej przy wyborze modeli do sprzedaży w Polsce, wiem natomiast, że sprowadzone do nas modele np. firmy Revell czy Airfix są w wielu przypadkach niewiele warte. Należy pamiętać, że formy wtryskowe do tych modeli powstały w latach 1962—1964 i to co wtedy było rewelacją, dziś razi swymi brakami. Aby nie być gołosłownym, przytoczę przykłady błędów w modelach tych firm. Na początek nasza ulubiona P-jedenastka:

1. Za wąskie usterzenie poziome, zbyt trójkątny obrys usterzenia
2. Zbyt wąskie skrzydła
3. Za duża stożkowa osłona karteru silnika
4. Nieprawidłowy („tępy") obrys przekroju kolektora spalin na osłonie silnika
5. Osłona silnika przy kadłubie zamknięta prostopadłą ścianką, gdy tymczasem powinien tam być wylot powietrza chłodzącego
6. Zupełny brak wyposażenia kabiny
7. Za duże szachownice na górnej powierzchni skrzydła

Można by wyliczyć jeszcze szereg drobniejszych błędów, ale myślę, że tyle wystarczy by stwierdzić, że model jest niewiele wart.

Oto drugi przykład firmy Revell. Samolot P-51 D „Mustang":

1. Zupełnie nieprawidłowy obrys rzutu bocznego kadłuba. Kadłub jest jakby przełamany
2. Nieprawidłowy obrys owiewki kabiny pilota
3. Zły profil skrzydła i zły obrys skrzydła
4. Za duże, ordynarne nity
5. Złe podwozie
6. Brak wyposażenia kabiny

Inny przykład: P-39Q „Airacobra"

1. Za długi o 6 mm kadłub
2. Zły obrys kołpaka śmigła
3. Rozpiętość usterzenia poziomego za duża o około 10 mm
4. Błędy w obrysie skrzydła
5. Brak wyposażenia kabiny

MODELOWI NIERÓWNY

Listę błędów w innych modelach firmy Revell można by ciągnąć jeszcze długo, ale myślę, że tyle przykładów wystarczy. Dodać należy, że wśród modeli Revella jest również dużo modeli dobrych a nawet bardzo dobrych. Do dobrych należy cała prawie seria samolotów bojowych z I wojny światowej oraz Curtiss Hawk 75 A. Szczególną uwagę zwracam na Ła-5 FN i Cant Z-501.

Firma Airfix przysyła nam też sporo miernoty i mimo, że dużo innych modeli tej firmy to zestawy wartościowe, dobrze jest wiedzieć, że skrzydła modelu „Lysander" i jego osłona silnika niewiele mają wspólnego z prawdziwym „Lysanderem", że cały przód modelu „Spitfire" Mk IX jest za gruby, a krawędzie natarcia skrzydeł tegoż modelu za mocno odchylone do tyłu w stosunku do swego pierwowzoru.

Klasycznym przykładem nagromadzenia błędów jest model samolotu Jak-9 firmy „Airfix". Oto one:

1. Zły kształt rzutu bocznego owiewki kabiny pilota
2. Owiewka kabiny jest za mała
3. Błędy w rzucie bocznym kadłuba
4. Nieprawidłowy obrys statecznika poziomego i kierunkowego
5. Kołpak śmigła za krótki, łopaty śmigła za daleko z tyłu kołpaka
6. Tył kadłuba za gruby w rzucie z góry
7. Za grube usterzenie, za grube ścianki chłodnicy pod kadłubem
8. Za grube koła podwozia i osłony podwozia
9. Za duże piasty kół

Oraz cały szereg drobniejszych braków.

Stosunkowo dobrze przedstawia się sprawa z modelami wytwórni Matchbox, ale tu też należy zwrócić uwagę na model MiGa-21, który ma bardzo mało wspólnego ze swoim dużym pierwowzorem. Również nieźle prezentują się modele w skali 1:72 firmy Monogram, ale tych było mało i w niewielkim wyborze.

Jakie z tych przykładów można wysnuć wnioski praktyczne dla nas modelarzy?

Ano takie, że nie wszystko złoto co się świeci. Trzeba znać wartość modelu, który zamierzamy kupić, nie kupować kota w worku. Następne spostrzeżenie — to, że nie ma takiej wytwórni, która produkowałaby same dobre modele lub same złe, stąd znowu wniosek, że trzeba znać się na modelach, lub mieć kogo się poradzić. Taki przykład: mamy chęć kupić model samolotu Hawker „Hurricane" w skali 1:72. Co wybrać? Ktoś kto się nie zna może kupić model firmy Airfix, który jest właściwie bezwartościowy. Znawca niewątpliwie kupi model firmy Matchbox, znacznie lepszy od Airfixa, ale gdybyśmy przypadkiem zamierzali kupić model MiGa-21, to lepiej weźmy Airfixa, który ma znacznie mniej błędów od Matchboxa.

Myślę ,że najlepiej będzie, gdy modelom w skali 1:72, które są na naszym rynku, wystawimy zwyczajne oceny szkolne. Oczywiście będą to zupełnie subiektywne oceny autora, ale mam nadzieję, że będzie to konkretna pomoc mniej doświadczonym modelarzom przy wyborze modeli.

Modele wytwórni Airfix

Westland „Lysander"	2
Boulton-Paul „Defiant"	3
North American P-51 D „Mustang"	3
Supermarine „Spitfire" Mk IX	3
Curtiss P-40 E „Kittyhawk"	3
Jakowlew Jak-9	2
MiG-15	2
Hawker „Hurricane"	2
De Havilland „Mosquito"	5
Douglas „Boston"	3
Lockheed P-38 J „Ligthning"	2
Vickers „Wellington" Mk III	3
Avro „Lancaster" Mk B I	3
Handley-Page „Halifax" Mk III	4
MiG-21	4

Modele wytwórni Revell

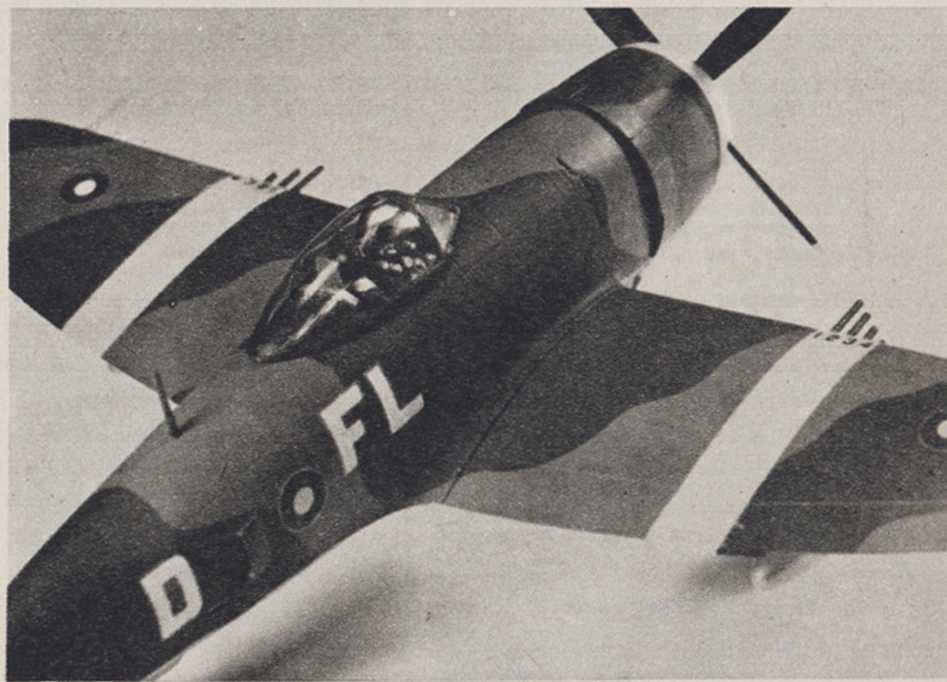
Spad XIII	4
Sopwith „Camel"	3
Nieuport 17	3
Nieuport 28	3
SE-5 A	5
Supermarine „Spitfire" Mk II	2
Hawker Hurricane	3
North American P-51 D „Mustang"	2
Bell P-39Q „Aircobra"	3
PZL P-11 c	2
Polikarpow I-16	2
Nakajima Ki-84 „Hayate"	4
Avro „Lancaster" Dambuster	4
Avro „Lancaster" MkI	4
Republic P-47 D „Thunderbolt"	3
Curtiss P-40 E „Kittyhawk"	3
Vought F 4 U-1-D „Corsair"	4
Curtiss Hawk 75 A	5
Ławoczkin Ła-5 FN	5
Cant Z-501	5
Consolidated B-24 „Liberator"	3

Modele wytwórni Matchbox

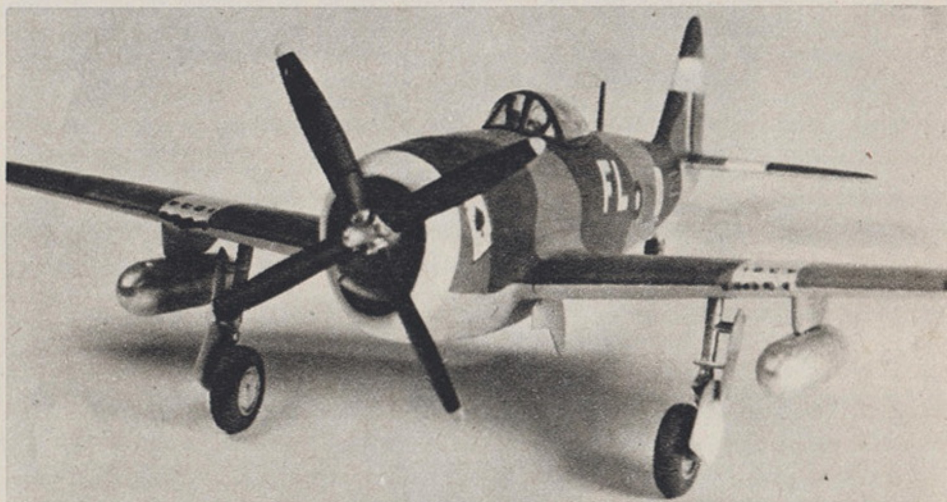
Vought F 4U-4 „Corsair"	4
Grumman „Hellcat"	4
Brewster „Buffalo"	4
Westland „Siskin"	5
Bristol „Beaufighter" Mk X	4
Supermarine „Walrus"	4
Vickers Wellington MkX	5
Supermarine „Spitfire" Mk IX	4
Boeing P-12 E	4
Westland „Lysander"	5
Gloster „Gladiator"	3
Hawker „Hurricane" Mk II c	4
North American P-31 D „Mustang"	4
MiG-21	2



Model Supermarine „Spitfire" LFXVIE z polskiego dywizjonu 317. Podziałka 1:72.



Republic P-47D „Thunderbolt II" w barwach RAF z 1974 r.



Ten sam model w widoku z przodu.

Modele wytwórni Heller

Devoitine D-520	3
Morane MS-406	5
Curtiss Hawk 75 A-3	3
Polikarpow I-153	4
Jakowlew Jak-3	5
Bloch MB-152	4
Caudron C-714	2
Potez 63-11	5
Bloch 210	3
Supermarine „Spitfire" Mk I	3
Curtiss P-40 E „Kittyhawk"	4

Modele wytwórni Monogram

Hawk P-6 E	4
Gooshawk	4
Boeing F4 B4	4

WALDEMAR SALACH



North American „Mustang" Mk III w barwach australijskich z lat 1943–44. Samoloty tego typu operowały na froncie włoskim.
Zdjęcia: Grzegorz Niewczas


SYLWETKI LOTNIKÓW

JEDEN Z PIONIERÓW

Zafascynowany lotnictwem od najmłodszych lat, Adam Iwiński pozostał mu wierny po dzień dzisiejszy. W pewnych okresach życia jego związki z nim były nadzwyczaj silne. Wtedy to bowiem pełnił służbę w Ludowym Lotnictwie Polskim, względnie pracował zawodowo w instytucjach lotniczych. W sposób trwały i skuteczny przyczyniał się wówczas do odbudowy i rozbudowy lotnictwa w naszym kraju. Ze względu na zajmowane stanowiska służbowe wpływał na jego szybki i prawidłowy rozwój. Został jednym z pionierów powojennego lotnictwa polskiego. Pisząc o blisko półwiekowych związkach Adama Iwińskiego z lotnictwem, mam na myśli jego trzy wyróżniające się pionierskie działania: liczącą i znaczącą aktywność instruktorską i organizacyjną oraz dociekliwą pracę rzeczoznawcy Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych.

Każdy kto uczył się latać czy też skakać ze spadochronem, pamięta nie tylko swych instruktorów ale także podręczniki pomagające mu zdobywać wiedzę lotniczą. Jeśli uczyłem się wkrótce po wojnie szybownictwa, m. in. ze skryptu wydanego przez koło szybowcowe studentów Politechniki Śląskiej w Krakowie, to wiadomości spadochronowych dostarczyły mi książki Stanisława Mazurka i Adama Iwińskiego.

Kilka lat później, kiedy spotkałem po raz pierwszy Pana Adama, zaimponował mi energią, wiarą w ludzi, a przede wszystkim obiektywnością ocen. Nie przypuszczałem, że rozmowa z nim pozostanie na długo w mojej pamięci. Nie tylko. Jego postawa, rzeczowa argumentacja, jasno formułowane myśli, a nade wszystko znajomość przedmiotu zainteresowały mnie do tego stopnia, iż mimo woli zacząłem porównywać Pana Adama — autora książki, która pomogła mi pomyślnie złożyć egzaminy i Pana Adama — takiego jakiego spotkałem osobiście. Nie muszę ukrywać, iż ten drugi Pan Adam, spotkany osobiście okazał się korzystniejszy od tego jakiego sobie wyobrażałem po lekturze jego podręcznika spadochronowego.

Po pierwszym nastąpiły dalsze spotkania: na zawodach, kiedy to pełniliśmy funkcje sędziów sportowych, w lotniczych komisjach specjalnościowych, a także na różnego rodzaju imprezach organizowanych przez Aeroklub PRL. Rozmowy z Panem Adamem na tematy specjalistyczne dużo mnie nauczyły, pozwoliły spojrzeć inaczej na pewne nurtujące mnie zagadnienia oraz potwierdziły mój punkt widzenia na sprawy organizacji i szkolenia.

Pan Adam zdobywał umiejętności lotnicze w Aeroklubie Lwowskim pod okiem doświadczonych instruktorów, którzy oprócz przekazywania wiedzy umieli wręcz opętać młodego człowieka lotnictwem. Tak więc Pan Adam już w 1934 r. ukończył szkolenie samolotowe, a dwa lata później — szybowcowe w Ustianowej. Swą niemalże wszechstronną edukację lotniczą dopełnił ukończeniem kursu spadochronowego I i II stopnia. Wreszcie w 1938 r. pierwszym skokiem z samolotu RWD-8 rozpoczął nowy etap swej drogi lotniczej. Wtedy to nawet nie przypuszczał, że zawiedzie go do pionierskiej działalności w spadochroniarstwie, do wielu wyrzeczeń i jednocześnie zmagań zarówno z samym sobą jak z przeszkodami, które musiał pokonywać.

Wybuch II wojny światowej przekreślił jego plany życiowe. Studia uniwersyteckie na wydziale prawa musiał zmienić na pracę w konspiracji. Wiedza prawnicza okazała się bardzo pomocna zarówno w okresie okupacji hitlerowskiej jak i w latach powojennych.

Już wkrótce po ogłoszeniu Manifestu PKWN, Pan Adam zgłosił się do Wojska Polskiego. Od listopada 1944 r. był już starszym wykładowcą oraz instruktorem służby spadochronowo-desantowej Oficerskiej Zjednoczonej Szkoły Lotniczej w Zamościu. Wiosną następnego roku wraz ze szkołą przeniósł się do Dęblina. 2 września 1945 r. kierował pierwszym w Polsce Ludowej desantem spadochronowym, złożonym z 43 absolwentów pierwszej powojennej promocji oficerskiej. Po zakończeniu desantu składał meldunek i rozmawiał z ówczesnym prezydentem Bolesławem Bierutem.

We wrześniu 1945 r. zorganizował i przeprowadził z powodzeniem — trwający kilka miesięcy — pierwszy po wyzwoleniu kraju kurs wojskowych instruktorów spadochronowo-desantowych. Ukończyło go 10 osób. Przez pewien czas był szefem służby spadochronowo-desantowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Osiągnięcia służbowe — wykładowcy, dobrego organizatora oraz duży zasób wiedzy — wpłynęły na oddelegowanie go do Dowództwa Lotnictwa WP, w celu opracowania instrukcji spadochronowych.

W lipcu 1946 r. na własną prośbę przeszedł do pracy w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej. Zdejmując mundur oficerski i nakładając ubranie cywilne zdawał sobie sprawę, że przystąpił ponownie do kolejnej pracy pionierskiej. Nie mylił się. Został naczelnikiem wydziału spadochronowo-balonowego. Woził spadochrony z demobilu, szył osobiście spadochrony, wykonywał skoki w terenie przygodnym daleko poza Warszawą. Zorganizował i przeprowadził pierwszy po wojnie kurs instruktorów spadochronowych na Bielanach w Warszawie. Organizował liczne kursy spadochronowe nie tylko w Lidze Lotniczej, ale dla członków Związku Walki Młodych, OM TUR oraz ZHP. Sformował pokazową grupę spadochronową, która demonstrowała skoki dla górników, robotników zakładów przemysłowych, rolników i młodzieży szkolnej.

Po stworzeniu podstaw rozwoju spadochroniarstwa w LL, nie mogąc pogodzić się z decyzjami ówczesnej dyrekcji Ligi Lotniczej, przeniósł się do pracy w Centralnym Zarządzie PDT w charakterze zastępcy naczelnika wydziału inwestycji. Przez pół roku pracował jako szef kontroli technicznej Wytwórni Spadochronów w Legionowie. Później zatrudniony był jako kierownik wydziału remontowo-budowlanego CDT w Warszawie. Pracował także w przemyśle młynarskim i drzewnym oraz w dziale badań w locie Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

W 1956 r. Adam Iwiński powrócił do pracy w lotnictwie sportowym. Na stanowisku kierownika wydziału spadochronowo-balonowego ZG Aeroklubu PRL wykazał wiele inicjatyw, a także korzystnych posunięć organizacyjnych; uporządkował wiele przepisów, organizował zawody i mistrzostwa oraz zgrupowania skoczków przed imprezami międzynarodowymi.

Okres ten pozostał mi dobrze w pamięci. Współpraca wydziału kierowanego przez Pana Adama zarówno z naszą redakcją i komisją spadochronową układała się bardzo harmonijnie. Jej owocami było wiele ciekawych przedsięwzięć: m. in. Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski", interesujące publikacje szkoleniowe i techniczne.

Po kilku latach pracy zaproponowano Panu Adamowi przejście do wydziału bezpieczeństwa i higieny lotów. Zgodził się, aby nadal pracować w lotnictwie. Początkowo w charakterze starszego inspektora, a następnie kierownika wydziału. Dwa lata temu ze względu na pogarszający się stan zdrowia przeszedł na zasłużoną emeryturę.

W tym krótkim, jedynie fragmentarycznym szkicu pracowitego życia dla lotnictwa, godzi się dodać, że Pan Adam ma również inne osiągnięcia. Jest autorem przekładu z języka rosyjskiego „Kursu szkolenia lotniczego na samolocie UT-2" (1945 r.), brał udział w opracowaniu instrukcji Wojsk Lotniczych, napisał dwie własne książki, a kilka lat później przełożył dwie książki z rosyjskiego. Jest ponadto autorem licznych artykułów, a także kilku scenariuszy filmowych w dziedzinie BHiL. Ma tytuł Wojskowego Mistrza Spadochronowego. W latach 1947—1965 był skoczkiem doświadczalnym. Ogółem wykonał 581 skoków ze spadochronem. Jest autorem projektu wojskowej odznaki instruktora spadochronowo-desantowego. W uznaniu zasług położonych dla lotnictwa polskiego otrzymał wiele odznaczeń państwowych i wojskowych, w tym Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Mimo, iż Pan Adam jest na emeryturze, nadal służy pomocą i radą, a nade wszystko bogatą wiedzą teoretyczną i praktyczną. Odwiedza często Aeroklub PRL. Do chwili obecnej jest rzeczoznawcą Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych w dziedzinie szkolenia lotniczego. Nie przestał być użyteczny i potrzebny lotnictwu. Przez skromność nie lubi mówić o swojej pionierskiej działalności. Prosił mnie, aby o tym nie pisać, ponieważ — jak mówi — to stare dzieje. Ja jednak nie usłuchałem i dlatego, Panie Adamie, proszę mi to wybaczyć.

TADEUSZ MALINOWSKI


Adam Iwiński

O WOJNIE W SKRÓCIE

NOWE KSIĄŻKI

Edytorzy Wydawnictwa MON dokonali nie lada sztuki, podejmując się wydania jednotomowej „Encyklopedii II wojny światowej". Temat to rozległy i trudny do syntetycznego ujęcia, zwłaszcza, iż badania nad dziejami II wojny światowej, praktycznie rzecz biorąc, nie zostały jeszcze zakończone. Jak podkreśla się zresztą w przedmowie, encyklopedia ta stanowi próbę podsumowania aktualnego stanu wiedzy o drugiej wojnie światowej.

Czy próba to udana? Nie da się tego jednoznacznie określić. Encyklopedie szalenie trudno oceniać, są one bowiem raczej nie do czytania, a studiowania i bez nich trudno się obejść na co dzień. W każdym razie już fakt jej pojawienia się zasługuje na uznanie. Podkreślić też trzeba, że jest to pierwsza tego rodzaju publikacja w Polsce i jedna z nielicznych na świecie.

Można by ją ogólnie tak scharakteryzować: „Encyklopedia II wojny światowej" stanowi zbiór informacji politycznych, ekonomiczno-wojskowych, prawnych. Innymi słowy, jest to kompendium wiedzy o wydarzeniach wojennych z lat 1939—1945, ze szczególnym podkreśleniem zagadnień dotyczących Polski. W tej jednotomowej publikacji, zawierającej 2 000 haseł w układzie alfabetycznym, uwzględniono wojnę wyzwoleńczą narodu polskiego, organizację i działania Wojska Polskiego oraz jednostek partyzanckich, ruch oporu w Polsce i Europie, wielką wojnę narodową Związku Radzieckiego, operacje lądowe, morskie i powietrzne na wszystkich teatrach działań wojennych, biografie przywódców państwowych i działaczy politycznych, dowódców, bohaterów. Ponadto encyklopedia zawiera: ok. 350 ilustracji, 32 tablice jednobarwne, 16 tablic wielobarwnych, 118 map ilustrujących ważniejsze bitwy, operacje, kampanie, schematy oraz tabele przeglądowe uzbrojenia i sprzętu używanego w czasie II wojny światowej: artyleryjskiego, strzeleckiego, pocisków rakietowych, samolotów, okrętów, wozów bojowych.

Czytelnik zajmujący się lotnictwem będzie, oczywiście, szukał w encyklopedii interesujących go haseł z tej dziedziny, przede wszystkim w odniesieniu do lotnictwa polskiego. Znajdzie ich sporo.

Jest kilkanaście krótkich biografii sławnych lotników polskich (przy niektórych fotografie), przy czym w jednej z nich, u Skalskiego, podano iż zestrzelił 21 samolotów na pewno, podczas gdy faktycznie winno być — 22 samoloty. Może to tylko błąd korektorski?

Zajmujące są wszelkiego rodzaju tablice, wykazy i zestawienia. Należą do nich m.in.: wykaz ważniejszych samolotów wojskowych, na których w czasie wojny walczyli Polacy, wykazy ważniejszych samolotów państw koalicji antyhitlerowskiej i państw „osi". We wkładkach rotograwiurowych fotografie ważniejszych samolotów.

Charakter artykułu przeglądowego ma hasło „Lotnictwo wojskowe polskie 1939—1945", w którym mamy obszerniejsze informacje o lotnictwie WP 1939, Polskich Siłach Powietrznych (PSP) 1940—1945 i lotnictwie LWP 1943—1945 wraz z ilustracją rejonów formowania, bazowania, walk i operacji. Na te tematy znajdujemy informacje także i w innych hasłach, które trudno byłoby tu wyliczyć. Hasło „Bitwa o Wielką Brytanię", z podkreśleniem udziału Polaków w Bitwie, ilustruje tabela zwycięstw i strat polskich i brytyjskich jednostek myśliwskich oraz mapa obrony powietrznej W. Brytanii. Przy omawianiu prasy wojskowej polskich jednostek regularnych wspomniano o wydawanych w Anglii „Myśli lotniczej" i „Skrzydłach".

To zaledwie kilka przykładowo wybranych haseł dotyczących lotnictwa polskiego. Informacji o działaniach lotnictwa w II wojnie światowej jest, jak mi się zdaje, dużo. Myślę, że może zadowolić ogół czytelników interesujących się tą problematyką. O ile jednak zdjęcia we wkładkach rotograwiurowych mogą zadowolić, to znaczna ilość zdjęć w tekście reprodukowana jest kiepsko — nieczytelnie, co na ogół psuje dobrą szatę graficzną tego pożytecznego wydawnictwa. (kon)

ENCYKLOPEDIA II WOJNY ŚWIATOWEJ ● PRACA ZBIOROWA ● WYDAWNICTWO MON — Warszawa 1975. Str. 800, cena 200 zł. (dla subskrybentów — 160 zł), nakład 100 000+349 egz.

Encyklopedia II Wojny Światowej

WIDZIAŁEM LATAJĄCY TALERZ

Parę lat temu, mniej więcej około 18.00, nad Warszawą pojawił się — wypisz, wymaluj — latający talerz. Dopiero po latach przyznaję się, że coś takiego widziałem na własne oczy, podobnie zresztą jak niezwykły obiekt obserwowali ci mieszkańcy stolicy, którzy akurat, jak niżej podpisany, lubią gapić się z nudów w niebo. Obiekt był okrągły. Lśnił, a może srebrzył się na tle czyściutkiego, akurat bezchmurnego nieba. Przesuwał się z kierunku północnego w stronę południa. A może nieco na południowy zachód. Przesuwał się po nieboskłonie świecąc jak gwiazda. Przysięgam, że nie było to złudzenie, ani fatamorgana. Zresztą nie mogło to być złudzeniem, bo jak szybko wyjaśniono (a Polacy naród dociekliwy) — obserwowany latający obiekt-talerz był niczym innym jak wielkim balonem meteorologicznym, pędzonym wiatrem. Był to być może aerostat radziecki albo też amerykański. Gdybym jednak nie podał od razu wyjaśnienia, czytelnicy mogliby przypuszczać, a ja wraz z nimi, iż istotnie nad Warszawą leciał Nierozpoznany Obiekt Latający.

Przypomniało mi się to wydarzenie, gdy czytając ostatnio wydaną książkę Janusza Thora, natrafiłem w niej na rozdział o talerzach latających. Autor przytacza szereg informacji o tych nierozpoznanych obiektach, kórymi ciągle, podobnie jak sławnym potworem z Loch Ness karmi się czytelników żądnych dreszczyka emocji. Autor jest o tyle obiektywny, iż nie mówi wyraźnie i zdecydowanie o istnieniu lub o nie istnieniu talerzy, ale pozostawia sprawę do przemyślenia samemu czytelnikowi. Książka Janusza Thora poświęcona jest nie tylko talerzom latającym. Autor, doskonały znawca astronautyki, omawia, co prawda w wielkim skrócie, zarówno historię techniki rakietowej jak i osiągnięcia w tej dziedzinie.

W książce zatytułowanej „Człowiek poza Ziemią" znaleźć można sporo informacji, również o działalności Polaków w dziedzinie budowy rakiet czy pocisków. Niestety, opisano jedynie prace bardzo odległe historycznie, zapominając o stanie aktualnym. O naszych sondowaniach atmosfery przy użyciu rakiet ani słówka nie znalazłem, albo może źle czytałem książkę? Książkę opublikowano w wydawnictwie nie technicznym, trudno więc wymagać, aby praca była przeładowana bardzo technicznym tekstem. Miała to być, tak przynajmniej wolno się domyślać, praca popularna. I taką bez wątpienia jest. Jeśli weźmie ją do rąk czytelnik, który do tej pory nigdy nic o technice rakietowej nie słyszał, to na pewno wiele się dowie, a może nawet książka zachęci czytelnika do dalszych poszukiwań jeszcze bardziej obfitego materiału. To byłby najbardziej istotny cel opublikowania tej niewielkiej książeczki.

O wszystkim „po troszeczku" nie zawsze jest metodą najlepszą. Bo w omawianej pracy w rodziale 12 zatytułowanym „dzień dzisiejszy" znajdujemy na kilku dosłownie kartkach bardzo ogólne informacje stanu dnia dzisiejszego, przyznam niepełne, łącznie z omówieniem ostatniego lotu „Sojuz-Apollo".

Wbrew pozorom, o kosmonautyce, o technice rakietowej mamy bardzo mało publikacji. Sporo jest powieści fantastycznych, bajeczek przeróżnego kalibru, ale pracy solidnej, przystosowanej dla współczesnego młodego czytelnika obeznanego doskonale z matematyką i fizyką, chemią i pokrewnymi naukami, potrzebującego aktualnego uwidocznienia wielkich, bardzo potrzebnych spraw techniki rakietowej — nie ma. Na taką książkę ciągle czekamy.

Interesujące w omawianej pracy są rysunki znanego ilustratora Szymona Kobylińskiego.

(l)

Janusz Thor ● CZŁOWIEK POZA ZIEMIĄ ● Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza — Warszawa 1976. Str. 245. Nakład 10 000+305 egz. Cena 35 zł.



NOWE KSIĄŻKI

LOTNICY LEŚNIKOM

Od wielu lat polscy lotnicy specjalizują się w usługach dla rolnictwa. Wykonują wiele różnorodnych prac. Samoloty opylają środkami owadobójczymi m.in. uprawy rzepaku i roślin motylkowych, zwalczają stonkę i zarazę ziemniaczaną. Nasi lotnicy wykonują prace agrolotnicze również poza granicami kraju, w tym także w Afryce. Wydajność pracy przy użyciu sprzętu lotniczego jest wielokrotnie wyższa, niż przy korzystaniu z typowego zestawu maszyn rolniczych. Tak np. w ciągu jednego dnia samolot wysiewa nawozy sztuczne na obszarze 200 hektarów, podczas gdy siewnikami nawozowymi tylko 14 hektarów.

Lotnictwo wykonuje także liczne zabiegi ochronne nad lasami. Przeprowadza się nawożenie lasów. Oddzielne zagadnienie, niezwykle ważne dla ochrony lasów przed szkodnikami, to zwalczanie ich z powietrza przy użyciu samolotów.

Książka prof. Witolda Koehlera pt. „Skrzydła nad lasem" — to praca przeznaczona dla pracowników służby leśnej. Zawiera ona jednak fragmenty poświęcone akcji zwalczania klęski osnuji gwiaździstej na Śląsku. W akcji tej uczestniczyli lotnicy, którzy swą skuteczną i jednocześnie ofiarną pracą pozostawili trwały ślad we wspomnieniach leśników. Autor we wstępie pisze. „A była to akcja jedyna w swoim rodzaju. Przeprowadzona została z rozmachem — zdawało się — daleko wykraczającym poza ramy ówczesnych możliwości. Śmiertelnie zagrożone drzewostany na powierzchni setek tysięcy hektarów, nad nimi ciężkie dwusilnikowe samoloty, prowadzone przez wspaniałych lotników okrytych bojową sławą podczas II wojny światowej, a wśród leśnych dróg i bezdroży pełzająca w kilku okropnie sfatygowanych samochodach — ekipa terenowa akcji, w trakcie której przeżyłem niezapomniane emocje, tak mocno tkwiące w pamięci." Książka napisana żywo, ma charakter wspomnień autora z roku 1947, ale jest równocześnie ciekawym poradnikiem w zwalczaniu szkodników naszych lasów.

Autor wspomina okres, kiedy to barczatka sosnówka pustoszyła nadodrzańskie sośniny, brudnica mniszka wystąpiła groźnie na blisko 100 tys. ha lasów zarówno na południu, zachodzie jak i północy kraju. Na Pomorzu natomiast sen z powiek leśnikom spędzały strzygonia choinówka i poproch cetyniak. Główną morderczynią lasów Górnego Śląska i nadodrzańskich borów była osnuja gwiaździsta. Wtedy zapadła decyzja. Do walki ze szkodnikami lasów wprowadzono lotnictwo. Przyleciały dwusilnikowe samoloty Li-2. Polskie Linie Lotnicze LOT wyposażyły leśników w aparaturę nadawczo-odbiorczą zainstalowaną na samochodzie. Obsługiwał ją radiotelegrafista lotowski. Sztab główny akcji mieścił się na lotnisku katowickim.

Z zaciekawieniem czytamy opisy opylania lasów z samolotów. Autor przedstawia czytelnikowi przebieg nalotów samolotów, a także warunki w jakich one się odbywały. Jest to swoisty reportaż z pola walki o las, w której głównymi bohaterami byli lotnicy. Przy użyciu samolotów rozpylających środki przeciwko osnui gwiaździstej wielka batalia o las zakończyła się zwycięstwem lotników i leśników.

Książkę tę odnotowujemy jedynie dlatego na łamach naszego tygodnika, aby zasygnalizować jej ukazanie się wszystkim osobom interesującym się tym zagadnieniem. Może ona także zaciekawić naszych agrolotników, którzy wykonują usługi dla potrzeb lotnictwa.

W książce umieszczono zdjęcia lotnicze. (T)

Witold Koehler ● SKRZYDŁA NAD LASEM ● Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa 1976, wydanie II, nakład 5 000 egz., str. 154, cena 25 zł.



NOWE KSIĄŻKI

DZIEJE ESKADR

Ledwo personel przystąpił do rozładowania sprzętu, nowy rozkaz ppłk. O. Tuśkiewicza nakazał przerzut eskadry na lotnisko Bilka Szlachecka. Znowu pośpiech. Załadunek sprzętu, materiałów i narzędzi przebiegał sprawnie. Jedyną korzyścią z pobytu w Lubieniu było uzyskanie dwóch sprawnych R-XIII i jednej „Czapli", otrzymanych z bazy nr 6. Przy lądowaniu w Bilce Szlacheckiej rozbił się samolot R-XIII.

11 września. Rano por. obs. A. Zajączkowski i kpr. pil. T. Tubis wykonali lot rozpoznawczy w rejonie Przemyśla. Wynik pozytywny. W ciągu dnia eskadra przesuwa się na lotnisko Bilka Szlachecka. Już z nowego lotniska ppor. obs. K. Kucza i ppor. pil. Z. Żmigrodzki wykonują rozpoznanie lotnicze na trasie dróg prowadzących na płn.-zach. od Lwowa; nie zauważono nic specjalnego. (Tu dołączył do jednostki pchor. rez. pil. Leon Szamrajew, który pilotował „Czaplę" na nowe m.p. eskadry). Powrócił w tym dniu por. pil. A. Jankowski, który poprzedniego dnia lecąc z ppor. Marcolą rozbił się na RWD-8. Również do eskadry dołączył sierż. pil. (nazwisko nieznane) z plutonu łącznikowego, który na RWD-8 odwiózł rannego kpr. R. Skrzyńskiego do szpitala we Lwowie. Stan samolotów: 5 R-XIII, 1 RWD-14 „Czapla", 1 RWD-8 i 1 RWD-17.

12 września polecieli do Lublina por. M. Gorzeński i pchor. rez. pil. Jerzy Szamrajew, ale przy lądowaniu RWD-17, na którym lecieli, rozbił się. Do eskadry Szamrajew wrócił na porzuconym w Lublinie P-11. Do Lublina ponownie wysłał go kpt. Sukniewicz na RWD-8, w celu odszukania i zabrania por. Gorzeńskiego. Ale z tego lotu pchor Jerzy Szamrajew nie powrócił, a por. Gorzeński przyjechał samochodem.

W ciągu dnia wykonano 4 loty rozpoznawcze. Załogi: por. K. Kucza i ppor. pil. St. Orda, por. E. Sienkiewicz i kpr. K. Gawlik, por. A. Zajączkowski i ppor. pil. Z. Żmigrodzki oraz ppor. St. Ostaszewski i kpr. Sz. Kita — rozpoznawały rejon Lwowa, Jaworowa i Lubienia. Wykryły hitlerowskie kolumny panc.-mot. uderzające koncentrycznie na Lwów.

13 września rano na lotnisko eskadry przyjechał gen. K. Sosnkowski wraz z 3 oficerami sztabu i ppłk. O. Tuśkiewiczem. Na 4 samolotach R-XIII polecieli sztabowcy z gen. K. Sosnkowskim w rejon Przemyśla, lądując w Hureczku k.Medyki. Po powrocie samolotów eskadra przesunęła się na lotnisko Markowce k.Stanisławowa, które było stałym lotniskiem szkoleniowym LOPP.

14 września załogi wykonały dwa loty z wynikiem pozytywnym na korzyść d-cy odcinka obrony płk. Bartla (kpt. E. Arciuszkiewicz i kpr. K. Gawlik oraz por. B. Okoński i por. pil. A. Jankowski). Przy lądowaniu w samolocie Okońskiego złamało się podwozie, tak że samolot nadawał się tylko do naprawy fabrycznej. Po południu ppor. K. Kucza i kpr. Sz. Kita rozpoznawali rejon płd.-zach. Lwowa.

15 września w godzinach rannych dwa loty wykonali: por. M. Gorzeński i kpr. T. Tubis (brak wyniku — mgła); ppor. M. Marcola (uciekł ze szpitala w Przemyślu i dołączył do eskadry) oraz ppor. pil. Z. Żmigrodzki, który wykonali zadanie. Rozpoznano liczebność kolumn pancernych wroga uderzających na Lwów.

O 17.00 d-ca lotnictwa Armii „Karpaty" ppłk. O. Tuśkiewicz zwołał odprawę d-ców wszystkich eskadr i dywizjonów znajdujących się w rejonie Lwowa. Omówił on bieżącą, ciężką sytuację wojenną, sprawy zaopatrzenia oraz ewentualną ewakuację jednostek lotniczych do Rumunii.

16 września eskadra lotów nie wykonywała na skutek bardzo złych warunków atmosferycznych. Jedynie odtransportowano lotem do Łucka dwa uszkodzone R-XIII.

17 września o 10.00 obs. M. Gorzeński i por. pil. A. Jankowski rozpoznawali rejon Przemyśla. Stwierdzili brak Niemców w mieście, a na płd.-wschód duży ruch polskich i niemieckich wojsk. O 16.00 z rozkazu ppłk. O. Tuśkiewicza odleciał do Czerniowiec rzut powietrzny eskadry: „Czapla" oraz trzy R-XIII z załogami: kpt. obs. E. Arciuszkiewicz i kpr. pil. K. Gawlik, ppor. obs. K. Kucza i kpr. pil. Sz. Kita oraz por. obs. A. Zajączkowski

56 eskadra obserwacyjna

>towarzysząca<

W numerze poprzednim zamieściliśmy pierwszą część dziejów 56 Eskadry Obserwacyjnej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. Obecnie drukujemy część drugą i ostatnią.

Z braku kontaktu z d-cą lotnictwa armijnego, kpt. M. Sukniewicz zdecydował przenieść się na lotnisko Lubień Wielki (25 km na płd.-zach. od Lwowa). W trakcie ewakuacji lotniska, d-ca eskadry pojechał do Lwowa, gdzie przeniósł się sztab ppłk. O. Tuśkiewicza. Tam dowiedział się, że załoga por. M. Marcola i por. A. Jankowski wysłana rano dla nawiązania kontaktu z d-cą lotnictwa armijnego rozbiła się na RWD-8 przy lądowaniu, a rannego ppor. M. Marcolę przewieziono do szpitala w Przemyślu.



Po raz pierwszy publikowane zdjęcie, pochodzące ze zbiorów E. Prusieckiego, przedstawia lotników 56 Eskadry Obserwacyjnej przy samolocie R-XIII

i kpr. pil. T. Tubis. Rzut kołowy prowadził d-ca eskadry i przekroczył granicę rumuńską o godzinie 18.00 — 21 września 1939 r.

Wojnę Obronną Polski w 1939 r. 56 eskadra odbyła w składzie:

Dowódca eskadry — kpt. obs. **Marian Sukniewicz.**

PILOCI: por. **Antoni Jankowski,** ppor. **Stanisław Orda,** ppor. **Zbigniew Żmigrodzki,** st. sierż. **Hipolit Kazimierczak,** sierż. **Jan Czarnecki,** sierż. **Czesław Wismont,** kpr. **Konstanty Gawlik,** kpr. **Szymon Kita,** kpr. **Marian Piasecki,** kpr. **Roman Skrzyński,** kpr. **Tomasz Tubis.**

OBSERWATORZY: kpt. **Eugeniusz Arciuszkiewicz,** por. **Mieczysław Gorzeński,** por. **Brunon Okoński,** por. **Edward Porada,** por. **Antoni Zajączkowski,** ppor. **Kazimierz Kucza,** ppor. **Mieczysław Marcola,** ppor. **Stanisław Ostaszewski,** por. **Edmund Sienkiewicz.**

Szef mechaników — st. sierż. **Franciszek Sieczkowski.**

Szef eskadry — sierż. **Stefan Walicki.**

* * *

W podsumowaniu działalności wojennej eskadry w 1939 r. należy stwierdzić, że mimo przestarzałego sprzętu, w ciężkich warunkach polowych i bez osłony myśliwskiej, załogi działając w rozległym terenie wykonały: 46 lotów rozpoznawczych (w tym dwa loty nad terytorium Słowacji), 15 lotów pocztowych (łącznościowych). Niektóre z wykonywanych zadań, jak np. samotne rajdy rozpoznawcze nad Słowacją, były ogromnym bohaterstwem. Załogi lecące bowiem na powolnych, prawie nieuzbrojonych R-XIII, były łatwą zdobyczą dla myśliwców hitlerowskich czy obrony przeciwlotniczej.

W wyniku działalności wojennej 56 EO poniosła straty: 1 załoga zaginęła (por. obs. Porada i kpr. pil. Piasecki — 6 września), 3 rannych odesłanych do szpitali (ppor. obs. Marcola, sierż. pil. Czarnecki, kpr. pil. Skrzyński), 9 samolotów zniszczonych i 5 ewakuowanych za granicę.

Biorąc pod uwagę, że:

1. załogi eskadry od pierwszego do ostatniego dnia wojny wykonywały bardzo intensywnie i ofiarnie zlecone im zadania rozpoznawcze i łącznościowe w rozległym rejonie operacyjnym, sięgającym nawet poza granicę państwową, na całkowicie przestarzałym sprzęcie i bez własnej osłony myśliwskiej — wysokość strat wśród załóg eskadry była niewspółmiernie niska w stosunku do potencjalnego zagrożenia w każdym locie, ataków i pocisków nieprzyjacielskich, jak również ognia własnych oddziałów;

2. przez cały czas działań wojennych dowództwo eskadry było zdane na własne siły w zakresie zaopatrzenia w żywność, paliwo i amunicję oraz wyszukiwania lotnisk dla potrzeb eskadry — należy stwierdzić z całym przekonaniem, iż niezwykle ofiarna i często bohaterska działalność załóg eskadry wystawia tej jednostce chlubne świadectwo i daje jedno z pierwszych miejsc pośród wszystkich eskadr lotnictwa polskiego, walczących w 1939 r.

Dalsze losy personelu latającego 56 Eskadry Obserwacyjnej:

1. **Kpt. obs. Marian Sukniewicz.** Przez Rumunię, Francję dostał się do W. Brytanii. Nie mogąc latać bojowo, jako nawigator, wstąpił na Kurs Strzelców Samolotowych w Nuneaton. Zginął 5 września 1941 r. podczas jednego z ostatnich lotów szkolnych (samolot zaczepił gondolą strzelecką, w której był Sukniewicz, o dach hangaru przy lądowaniu).
2. **Kpt. obs. Eugeniusz Arciuszkiewicz.** Po odbyciu 1 tury operacyjnej jako nawigator 301 dywizjonu przeszedł wraz z kilkoma załogami do 138 Dywizjonu RAF, przeznaczonego do zadań specjalnych, tworząc polską eskadrę 1586, która wkrótce przeobraziła się w 301 dywizjon do zadań specjalnych. Kpt. Arciuszkiewicz brał udział w licznych lotach do krajów okupowanych, m.in. do Polski. Był ostatnim dowódcą 301 Dywizjonu Ziemi Pomorskiej im. Powstańców Warszawy. Po zakończeniu wojny pozostał za granicą.
3. **Por. obs. Mieczysław Gorzeński.** Dalsze losy są nieznane.
4. **Por. obs. Edward Porada.** Zaginął w locie 6 września 1939 r.
5. **Por. obs. Edmund Sienkiewicz.** Dalsze losy są nieznane.
6. **Por. obs. Antoni Zajączkowski.** Dalsze losy są nieznane.
7. **Ppor. obs. Kazimierz Kucza.** Zginął w locie bojowym 22 lipca 1942 r. w składzie załogi 305 dywizjonu bombowego.
8. **Ppor. obs. Mieczysław Marcola.** Dalsze losy są nieznane.
9. **Ppor. obs. Brunon Okoński.** Zginął w locie bojowym 9 sierpnia 1941 r. w składzie załogi dywizjonu bombowego.
10. **Ppor. obs. Stanisław Marian Ostaszewski.** Zginął w wypadku lotniczym 14 marca 1942 r.
11. **Por. pil. Antoni Jankowski.** Zginął w locie bojowym 3 maja 1942 r.
12. **Ppor. pil. Stanisław Orda.** Dalsze losy są nieznane.
13. **Ppor. pil. Zbigniew Żmigrodzki.** Dalsze losy są nieznane.
14. **St. sierż. Hipolit Kazimierczak.** Po zakończeniu działań wojennych w 1939 r. pozostał w kraju. Po wyzwoleniu pracował zawodowo i społecznie w cywilnych organizacjach lotniczych. Zmarł w 1974 r.
15. **Sierż. pil. Jan Czarnecki.** Ranny w locie rozpoznawczym został odwieziony do szpitala w Lidzie. W 1944 r. wstąpił do Ludowego Lotnictwa Polskiego, gdzie w stopniu płk. pil. przeszedł w stan spoczynku.
16. **Sierż. pil. Czesław Wismont.** Wojenne losy są nieznane. Obecnie przebywa w kraju.
17. **Kpr. pil. Konstanty Gawlik.** Przez Rumunię dostał się do Francji, gdzie otrzymał przydział do organizującego się dywizjonu obserwacyjno-rozpoznawczego. Po upadku Francji i przybyciu do W. Brytanii latał bojowo w 304 dywizjonie. Zginął w locie operacyjnym 13 sierpnia 1943 roku.
18. **Kpr. pil. Szymon Kita.** Przez Rumunię, Francję dostał się do W. Brytanii, gdzie latał w 152 Dywizjonie Myśliwskim RAF biorąc udział w „Bitwie o Anglię", podczas której zestrzelił dwa niemieckie samoloty. Ranny podczas powietrznego starcia, przebywał długo w szpitalu. Ze względu na stan zdrowia, nie mógł latać bojowo — pracował w szkolnictwie. Po zakończeniu wojny powrócił do kraju.
19. **Kpr. pil. Roman Skrzyński.** Ranny podczas lotu 10 września 1939 r., został odesłany do szpitala we Lwowie. Po wyzwoleniu w 1944 r. wstąpił do Ludowego Lotnictwa Polskiego, skąd został przeniesiony jako pilot do organizujących się Polskich Linii Lotniczych LOT, gdzie lata do dnia dzisiejszego.
20. **Kpr. pil. Tomasz Tubis.** Zginął w wypadku lotniczym w New Scott k.Birmingham, 14 grudnia 1940 r.

JERZY PAWLAK

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

NAGRODA „PIÓRO IKARA"

15 maja br. w Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się uroczyste wręczenie nagród klubowych przyznanych przez Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich. Wśród wyróżnionych dziennikarzy znaleźli się również publicyści lotniczy. Otrzymali oni nagrodę pod nazwą „Pióro Ikara".

Tradycje przyznawania nagrody pod nazwą „Pióro Ikara" są stosunkowo młode i sięgają 1968 r. Wtedy to bowiem po raz pierwszy podano do wiadomości, że tego rodzaju nagrodą będą wyróżniani członkowie Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Postanowiono przyznawać ją za twórczość dziennikarską poświęconą problematyce lotniczej i kosmicznej.

Dla ścisłości trzeba dodać, że nagrodę przyznaje jury konkursu za najlepszą publicystykę prasową, radiową i telewizyjną. Dziennikarz ubiegający się o wyróżnienie może składać także książkę, jeśli ma ona walory publicystyczne, a nie literackie. Oceniane są jedynie prace za miniony rok kalendarzowy.

W latach 1969—1976 (w 1969 r. przyznano nagrodę za rok 1968, a w roku bieżącym za 1975 r.) wręczono nagrody „Pióra Ikara" już ośmiokrotnie.

W tym roku po raz pierwszy wprowadzono nagrodę dwustopniową· pierwszą i drugą. Do tej pory jedyną nagrodę na ogół dzielono na dwie części i tym samym przyznawano dwa równorzędne wyróżnienia.

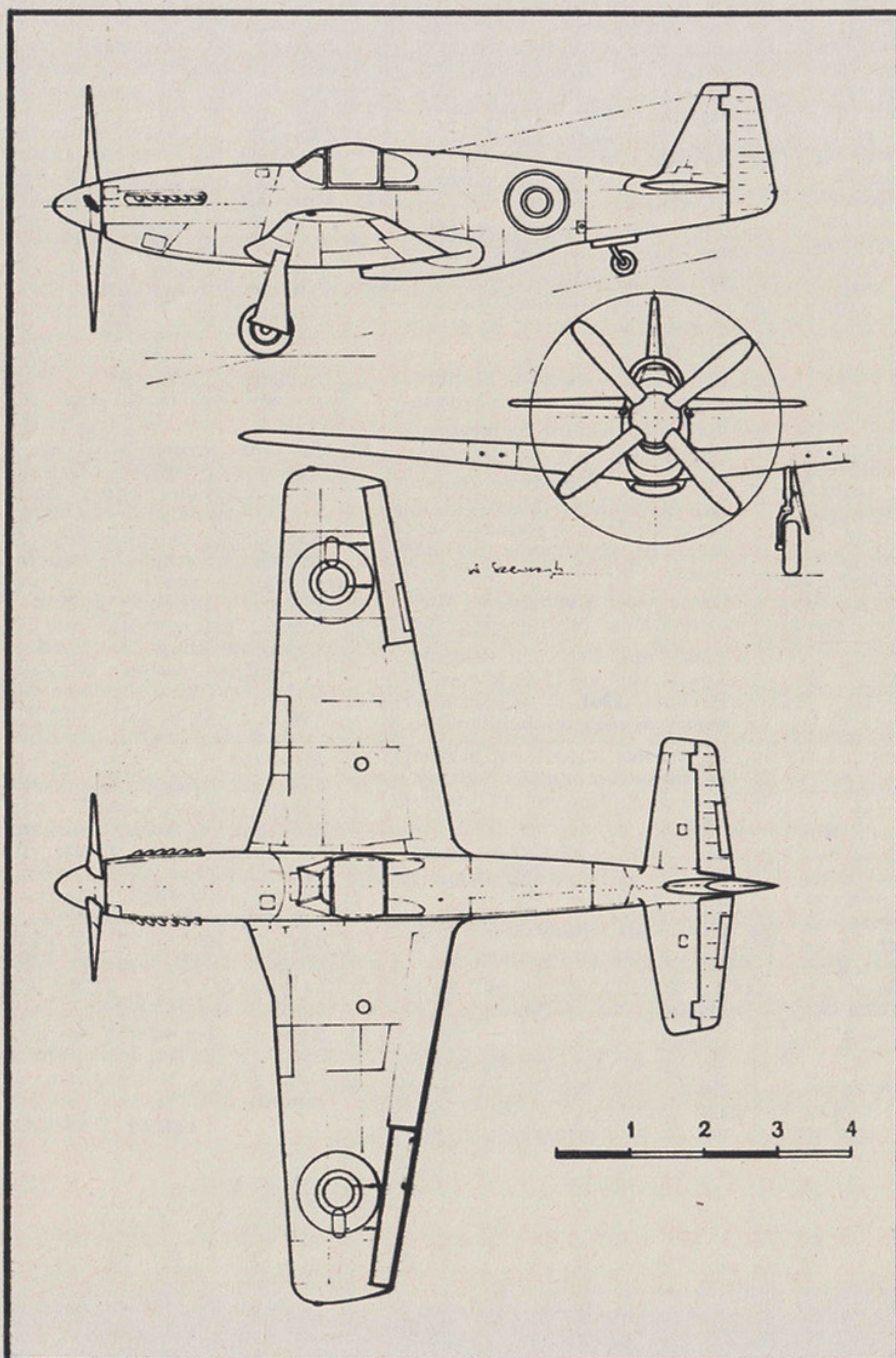
Jeśli dotychczasowe nagrody otrzymywali dziennikarze zatrudnieni w prasie, to po raz pierwszy w tym roku „Pióro Ikara" zdobyli dziennikarze telewizyjni i radiowi. Nie należy jednak sądzić, że dziennikarze prasowi byli mało aktywni. Wprost przeciwnie. Z każdym rokiem rozszerza się lotnicza informacja prasowa, rozwija się także publicystyka. Wypada zadać sobie pytanie: dlaczego tak mało było zgłoszeń na konkurs? Zaniedbały to redakcje dzienników, tygodników, w których pracują poszczególni dziennikarze jak również i oni sami, ponieważ nie nadesłali na konkurs swoich najlepszych publikacji za rok 1975.

Decyzją Jury Klubu Publicystów Lotniczych SDP nagrody „Pióra Ikara" otrzymali: nagrodę pierwszą — czterej dziennikarze Telewizji Polskiej we Wrocławiu: red. red. Hanna Kloza i Andrzej Macko za redagowanie magazynu „Skrzydła" oraz red. red. Henryk Pacha i Wiesław Fuglewicz za redagowanie „Magazynu Lotniczego". Jury przyznając nagrodę dziennikarzom TV we Wrocławiu w swym uzasadnieniu podkreśliło duże walory społeczno-wychowawcze i politechniczne tych audycji, adresowanych przede wszystkim do młodzieży, a także wszechstronność w prezentowaniu telewidzom problemów wszystkich dziedzin lotnictwa.

Nagrodę drugą przyznano red. Rajmundowi Kulińskiemu z Polskiego Radia w Warszawie za konsekwentną, połączoną z poszukiwaniami źródłowymi popularyzację dziejów lotnictwa wojskowego, ze szczególnym uwzględnieniem lat II wojny światowej, a także za przygotowanie i prezentowanie problematyki współczesnej Wojsk Lotniczych oraz Wojsk Obrony Powietrznej Kraju na antenie Polskiego Radia w Warszawie.

Po przeczytaniu komunikatu prasowego o przyznaniu wyróżnień opanował mnie niepokój. Oto czyjaś ręka, mam nadzieję nieświadomie, wykreśliła nazwę nagrody. Dlaczego? Czyżby zbyt piękna wydawała się nazwa nagrody Klubu Publicystów Lotniczych SDP? Sądzę jednak, że niedopatrzenie to okaże się tylko przypadkowe. Laureatom serdecznie gratuluję nagrody „Pióro Ikara".

obserwator



SAMOLOT MYŚLIWSKI NORTH AMERICAN P—51 „MUSTANG"



„Mustangi", jedne z najlepszych myśliwców II wojny światowej, otrzymali Polacy w czerwcu 1942 r., kiedy to 309 dywizjon rozpoznawczy stał się także myśliwskim. Były to „Mustangi-I" (P-51). Prowadząc na nich loty rozpoznawcze dywizjon nie miał sukcesów w zestrzałach, ale brawurowo wykonywał rozpoznanie. Pierwszy rozpoznawczy lot bojowy na „Mustangach" wykonali Polacy nad Francją 25.V. 1942 r. W 1944 r. trzy dalsze polskie dywizjony myśliwskie (315 dywizjon w marcu, 306 i 316 — w kwietniu) otrzymały „Mustangi-III". Także 309 dywizjon otrzymał „Mustangi-III". Największe sukcesy odniesione na nich, to zestrzelenie 11 myśliwców Bf-109 przez 306 dywizjon 4.IV.1944 r. i 16 myśliwców FW-190 18.VIII.1944 r. przez 315 dywizjon. Na „Mustangach-III" uzyskano 9.IV.1945 r. ostatnie zestrzały dla Polaków: 309 dywizjon zestrzelił 3 odrzutowce hitlerowskie Me-262, zaś 306 dywizjon — jednego. W kwietniu 1945 r. dywizjon 303 otrzymał „Mustangi-IV". Na tych samolotach osłaniał bombowce bombardujące 25.IV.1945 r. kwaterę Hitlera w Berchtesgaden. Ponadto na „Mustangach" polscy piloci zniszczyli prawie 190 latających bomb V-1.

Myśliwiec dalekiego zasięgu „Mustang" powstał w USA na zamówienie W. Brytanii. W rekordowym czasie 120 dni pod kierunkiem R. Rice'a i E. Schmued'a wykonano w zakładach North American projekt i w październiku 1940 r. został oblatany prototyp oznaczony fabrycznie NA-73. Przed końcem 1941 r. wzleciał pierwszy seryjny myśliwiec nazwany „Mustang-I". Ponieważ samolot wykazał dobre własności, został przyjęty także przez USAAF jako P-51. „Mustang-I" miał silnik Allison V-1710-F3R (1 100 KM) i uzbrojenie złożone z 4 k. masz. 7,6 mm oraz 4 k. masz. 12,7 mm. Dostarczono także do Anglii „Mustangi-IA" z „amerykańskim" uzbrojeniem: 4 działka 20 mm. Wersję z silnikiem Allison V-1710-81 (1 120 KM) dostarczoną do Anglii w niewielkich ilościach nazwano „Mustang-II". W 1942 r. wypróbowano na „Mustangu" nowy silnik Packard V-1650-3 (1 300 KM). Nową wersję oznaczono w USA: P-51B, zaś w RAF „Mustang-III". Angielskie „Mustangi" miały uwypukloną osłonę kabiny. Najliczniej (ok. 8 000 maszyn) były budowane myśliwce P-51D. Odznaczały się one kroplową osłoną kabiny i obniżonym tyłem kadłuba dla poprawienia widoczności w tym kierunku. Posiadały silniki Packard V-1650-7 (1 695 KM) oraz 6 k. masz. 12,7 mm. W RAF otrzymały oznaczenie „Mustang-IV". P-51K miały sprawniejsze śmigła. Myśliwce P-51F i P-51G wyróżniały się zmniejszoną masą całkowitą oraz osiągały prędkość 760 km/h. P-51H, ostatnia wersja seryjna, miała podwyższone usterzenie pionowe. Była to wersja najszybsza, ponieważ z silnikiem Packard V-1650-9 (2 218 KM) osiągała 780 km/h.

Oprócz wersji myśliwskich, były jeszcze budowane: A-36 — wersja szturmowa dla USAAF; F-6 — wersja rozpoznawcza będąca wynikiem przeróbek z różnych wersji myśliwskich; TP-51 — dwumiejscowa wersja szkolna.

W służbie w RAF „Mustangi-I" pojawiły się w listopadzie 1941 r. Używane były głównie do zadań rozpoznawczych i szturmowych z powodu słabych charakterystyk wysokościowych (pułap 9 700 m). Dopiero „Mustangi-III" weszły do dywizjonów myśliwskich. W marcu 1944 r. P-51B z 8 armii amerykańskiej jako myśliwce pojawiły się nad Berlinem w osłonie „Latających Fortec". „Mustangi-IV" znalazły się w Europie w 1944 r. Amerykańskie P-51D eskortowały „Latające Fortece" B-17 na znacznej części drogi, podczas lotu nad Warszawę z zaopatrzeniem dla powstańców 18.IX.1944 r. P-51D były używane w dużych ilościach w USAAF na obszarze Pacyfiku. 16 kwietnia 1945 r. „Mustangi-III" 611 dywizjonu RAF spotkały się nad Berlinem z samolotami radzieckimi. P-51D i P-51H brały udział w wojnie koreańskiej w 1950—1953 r. Ostatni P-51 (oznaczony już F-51D) wycofano ze służby i przekazano do muzeum w 1957 r. W wielu krajach słabo rozwiniętych, gdzie zakupiono „Mustangi" po wojnie, służyły one do lat siedemdziesiątych, jako ostatnie myśliwce z silnikiem tłokowym.

WITOLD SZEWCZYK

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,28 m, długość — 9,83 m, wysokość — 4,16 m, pow. nośna — 21,83 m².

Masy: Masa własna — 3 175 kg, masa użyteczna — 1 000 kg, masa całkowita max. — 4 175 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 711 km/h, prędkość przelotowa — 582 km/h, czas wznoszenia na 6 100 m — 10 min, pułap — 13 000 m, zasięg — 1 500 km.

Na rysunku: „Mustang-III". **Na zdjęciu:** „Mustang-III" z 315 dywizjonu.

Wytwórnia American Jet Industries (USA) zajmowała się dotąd przeróbkami samolotów innych firm polegającymi głównie na zamianie silników (np. przeróbka samolotu TT-1 „Pinto" na T-610 „Super Pinto", przeróbki samolotów Beechcraft na silniki turbinowe itp.). Obecnie wytwórnia zrealizowała swój pierwszy własny projekt. Jest to samolot dyspozycyjny „Hustler-400" o napędzie mieszanym. Zastosowanie silników dwóch różnych rodzajów w jednym samolocie nie jest nowym pomysłem i było znane od samych początków historii napędu odrzutowego. Zwykle w takim układzie silnik odrzutowy jest zespołem pomocniczym. Również i w przypadku samolotu „Hustler-400" główny napęd stanowi silnik turbinowy, a umieszczony w ogonie silnik odrzutowy ma charakter napędu uzupełniającego. Zastosowany układ jest korzystny pod względem aerodynamicznym, a ciąg silnika odrzutowego, choć niewielki, wystarcza podobno do samodzielnego napędu samolotu w locie poziomym, z prędkością 270 km/h, co zapewnia bezpieczeństwo lotu właściwe samolotom dwusilnikowym. Zasadniczo jednak silnik odrzutowy służy tylko wspomaganiu w chwili startu i wznoszenia oraz jako rezerwa mocy w czasie lądowania.

Samolot „Hustler-400" znajduje się obecnie w próbach i nie wiadomo jeszcze czy wejdzie do seryjnej produkcji.

Jest to samolot 8-miejscowy, zbudowany w układzie wolnonośnego dolnopłata, konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym i lekkim skosie wyposażone są w nowoczesny profil superkrytyczny, który w połączeniu z klapami zastosowanymi na całej rozpiętości zapewnia wysoki współczynnik siły nośnej na małych prędkościach. Daje to samolotowi niemal charakterystyki krótkiego startu i lądowania. Ze względu na brak lotek do sterowania poprzecznego służą dwie pary spoilerów na górnej powierzchni skrzydeł. Wewnętrzne spoilery mogą być używane jako hamulce aerodynamiczne. Końcówki skrzydeł mają charakterystyczne zagięcie w dół.

Kadłub samolotu jest konstrukcji skorupowej. Ciśnieniowa, klimatyzowana kabina mieści pilota i 7 pasażerów na 4 parach foteli.

Wejście z lewej strony przez drzwi, których dolne połowy tworzą po otwarciu schody.

Usterzenie wysokości płytowe (całkowicie ruchome) o odwróconym profilu, wyposażone w klapę dociążającą i wyważenie masowe. Usterzenie pionowe klasyczne.

Podwozie trójkołowe, o pojedyńczych kołach, chowane w locie.

Głównym zespołem napędowym jest turbośmigłowy silnik Pratt-Whitney PT-6A-41 o mocy 850 KM. Śmigło czterołopatowe, przestawialne z rewersem i możliwością ustawienia w chorągiewkę. Pomocniczy silnik odrzutowy Teledyne CAE (Continental) J-402 o ciągu 300 kG mieści się w ogonie samolotu. Masa tego silnika wynosi zaledwie 45 kg. Jest to silnik od pocisku latającego i zastosowanie go do napędu samolotu cywilnego będzie zapewne wymagało dopracowania i specjalnej homologacji.

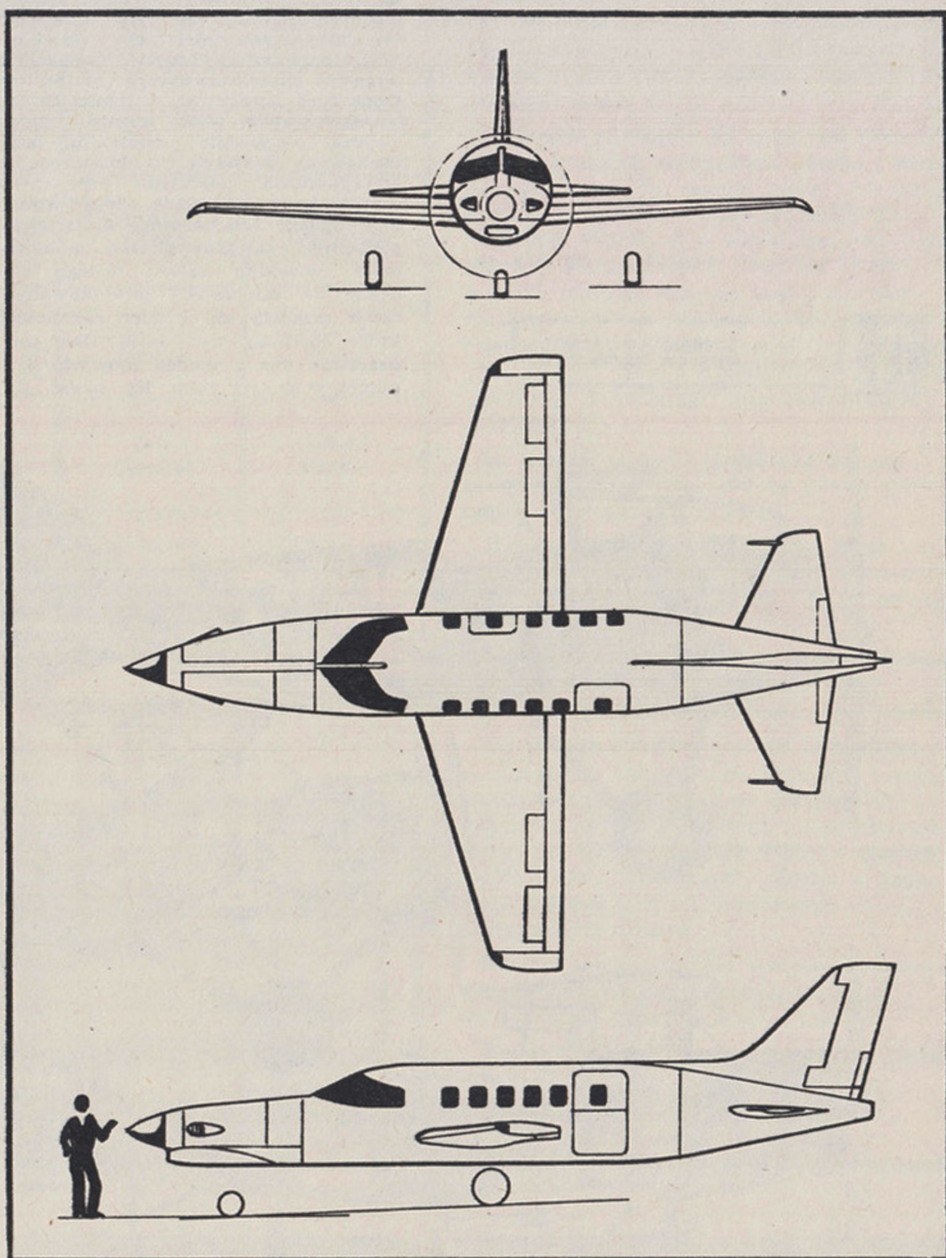
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,53 m, długość — 10,54 m, wysokość — 3,07 m, pow. nośna — 14,0 m², wydłużenie — 5,2.

Masy: Masa własna — 1 590 kg, masa całkowita — 2 720 kg, obciążenie pow. — 195 kg/m², obciążenie mocy (1 silnik) — 3,2 kg/KM.

Osiągi: Prędkość przelotowa max. (8 000 m) — 645 km/h (M = 0,6), prędkość przelotowa ekonomiczna (10 500 m) — 560 km/h, prędkość lądowania — 135 km/h, wznoszenie (1 silnik) — 17,5 m/s, zasięg (645 km/h) — 2 400 km, zasięg max. (560 km/h) — 4 100 km, rozbieg — 165 m, start na 15 m — 270 m, lądowanie znad 15 m (rewers) — 244 m, dobieg (rewers) — 165 m.



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY AMERICAN JET INDUSTRIES „HUSTLER—400"



GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

15

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Obok zasadniczego malowania ochronnego, znaków rozpoznawczych, godła eskadry lub godła osobistego, samolot posiadał dodatkowe elementy, które można zaliczyć do oznakowania. Były to fabryczne numery serii wraz z opisem typu, dane użytkowania i obsługi czy wreszcie numer maszyny w danej jednostce organizacyjnej. Wymienione elementy umieszczane były na samolotach w ściśle określonych miejscach, posiadały specyficzną dla danego kraju i wytwórni szatę graficzną czy wreszcie charakterystyczny kształt cyfr lub liter. Obok tych elementów, w lotnictwie szeregu państw uczestniczących w I wojnie światowej powstał zwyczaj oznaczania przestrzelin łatkami o kontrastowych barwach. W lotnictwie francuskim i amerykańskim zaklejano przestrzeliny łatkami czarnymi, w lotnictwie niemieckim łatkami koloru białego lub czarnego o kształcie koła, a na elementach sklejkowych lub metalowych otaczano otwór obwódką koloru białego albo czarnego. Opisy na samolotach produkowanych w Niemczech składały się z liter zakończonych kropką, które określały wytwórnię. Następna część opisu określała typ i model samolotu i jego kolejny numer w danym roku. Np. napis „Alb. BII 124/16" oznaczał, że samolot został wyprodukowany przez zakłady „Albatros", że jest to dwumiejscowy nieuzbrojony samolot szkolny wyprodukowany jako 124 egzemplarz w 1916 r. Oprócz tego na samolotach pod kabiną pilota umieszczano napisy informujące o obciążeniach danego typu, a w miejscach przeznaczonych do uchwycenia przy transporcie na ziemi znajdowały się strzałki z napisami informującymi o sposobie obsługi.

Oznaczenie typu samolotu w lotnictwie francuskim umieszczano na sterze kierunku. Po skrócie oznaczającym producenta znajdowało się oznaczenie kolejnego numeru konstrukcji (cyframi rzymskimi) oraz kod opisujący przeznaczenie samolotu. Ponadto znajdował się tam numer fabryczny maszyny i opis mas. Podobnie jak na samolotach niemieckich w określonych miejscach znajdowały się strzałki z napisami informującymi o obsłudze. Te ostatnie napisy były wykonane kolorem czarnym lub czerwonym na samolotach o jasnym pokryciu i kolorem białym na samolotach o ciemnym pokryciu.

(cdn.)



Objaśnienie: 1 — Samolot Oeffag D-III z eskadry „Kościuszko", 2 — samolot Salmson 2A2 z 581 eskadry, 3 — Samolot Bristol F2B, 4 — Samolot Oeffag C-II z III Grupy Lotniczej, 5 — Samolot Albatros C-XII, 6 — Samolot Oeffag D-III z eskadry „Pulaski", 7 — Godło Eskadry Wywiadów z MDL.



Radziecki system dalekosiężnej łączności ciągle się rozwija. 12 maja na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę łącznościowego „Mołnia-3". W kilka dni później z terenu USA przy pomocy rakiety „Atlas-Centaur" na orbicie znalazł się nowy satelita łącznościowy „Comstar", przeznaczony do telekomunikacji wewnątrzkrajowej.

4 maja natomiast wprowadzono na orbitę prawie kołową, której apogeum wynosi 5 900 km, satelitę geodezyjnego „Lageos". Satelita ten nie ma na swym pokładzie najmniejszych nawet urządzeń elektronicznych, ani mechanicznych. Jest, jeśli tak można powiedzieć, zwykłą kulą o średnicy 60 cm i masie 411 kg. Na powierzchni kuli znajduje się 426 odbłyśników laserowych i to właściwie wszystko. Żywotność satelity obliczana jest na około 50 lat. Naziemne stacje pomiarowe dysponujące aparaturą laserową będą w stanie wykorzystać satelitę jako punkt odniesienia do precyzyjnych obliczeń geodezyjnych. Zupełnie nie przesadzimy pisząc o precyzji, bo dzięki satelicie i systemowi laserowemu możliwe jest zmierzenie odpowiednich obszarów, a nawet ruchu skorupy ziemskiej z dokładnością do 20 mm. Nie wykluczone, o czym wspominają uczeni, iż przy pomocy tego właśnie małego, biernego satelity możliwe stanie się nie tylko wykrywanie trzęsień Ziemi, ale i wcześniejsze rozpoznanie obszarów zagrożonych kataklizmem. Jeśli istotnie uda się prognozować ruchy skorupy ziemskiej, będzie to ogromne osiągnięcie myśli ludzkiej. Suma 8,5 miliona dolarów amerykańskich wydatkowana na projekt, budowę i start satelity jest w świetle korzyści jakie ten satelita może przynieść tylko nieznacznym kosztem.

Z Japonii donoszą, że nowy satelita ISS-1, który został wprowadzony na orbitę okołoziemską w końcu lutego br., ma kłopoty na pokładzie na skutek przegrzewania się baterii. Satelita ten, przeznaczony do badań jonosferycznych, miał funkcjonować rok czasu. Japończycy, których przemysł elektroniczny znany jest na całym świecie, mają stale kłopoty właśnie z wyposażeniem swych satelitów. Czyżby stare polskie powiedzenie, że „szewc bez butów chodzi" i w tym przypadku się sprawdziło? Prasa francuska informuje o wizycie w Japonii ministra przemysłu Michela d'Ornano. Stronie japońskiej oferowane są między innymi śmigłowce francuskie i rakiety kosmiczne. Kto wie, czy dopiero przy współpracy wielu wyspecjalizowanych przemysłów w poszczególnych państwach nie uda się Japończykom zrealizować ambitnego programu badań kosmicznych.

Na 11 Salonie Lotniczym w Hanowerze (RFN) pokazano szereg modeli przyszłościowych obiektów kosmicznych. Między innymi trzy wytwórnie zachodnioeuropejskie demonstrowały projekt satelity łącznościowego, przeznaczonego dla krajów arabskich. Francuzi przedstawili wizję satelity łącznościowego „Phoebus", który mógłby w przyszłości zastąpić stosowane obecnie satelity „Symphonie". Chodzi tu o satelitę zdolnego do pracy w ciągu 5—7 lat. Interesujący był także projekt nowego satelity holenderskiego IRAS, przeznaczonego dla potrzeb astronomii. Satelita ten, o masie 450 kg, zaprojektowany został przez uczonych z Uniwersytetu w Groningen przy współpracy ze stowarzyszeniem amerykańskim. Przewidywany start w roku 1979, przy użyciu amerykańskiej rakiety „Thor-Delta". Warto w tym miejscu przypomnieć, że pierwszy satelita holenderski ANS, umieszczony w Kosmosie w roku 1974 i przeznaczony do badania promieniowania rentgenowskiego, zakończył swój żywot w kwietniu roku bieżącego.

P. E.

HISTORIA

■ **W 31 rocznicę zwycięstwa nad** hitlerowskimi Niemcami Główny Marszałek Lotnictwa i zastępca Ministra Obrony ZSRR, Bohater Związku Radzieckiego P. Kutachow opublikował w dzienniku „Sowietskij Patriot" obszerny artykuł, omawiającv wkład lotnictwa Kraju Rad w rozgromienie śmiertelnego wroga całej ludzkości — niemieckiego faszyzmu. W ciągu czterech lat wojny — pisze Marszałek — Radzieckie Siły Powietrzne wykonały ponad 3 miliony lotów bojowych. Trzy czwarte bojowych samolotów wroga, to jest 77 tysięcy maszyn, zostało zniszczonych na froncie radziecko-niemieckim. Ponad 200 tysięcy lotników radzieckich otrzymało wysokie odznaczenia i medale. 2420 lotników otrzymało zaszczytne tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego, przy czym 65 z nich zostało tytułem tym wyróżnionych dwukrotnie, a znakomici lotnicy A. Pokryszkin (obecnie marszałek lotnictwa) i I. Kożedub (obecnie generał pułkownik lotnictwa) stali się trzykrotnymi posiadaczami tytułu Bohatera Związku Radzieckiego.

PRZEMYSŁ

■ **Prasa brytyjska** opublikowała pierwsze zdjęcia nowego samolotu akrobacyjnego. Samolot noszący oznaczenie A1 jest dziełem zespołu studentów politechniki w Cranfield, pracujących przy współudziale zainteresowanych instytucji i wytwórni lotniczych. A1 o układzie dolnopłata, trapezowych skrzydłach, ma silnik Continental (płaski) o mocy 210 KM. Latem roku bieżącego mają rozpocząć się próby w locie. Oblatywaczem będzie Neil Williams, mistrz akrobacji (12-krotny mistrz W. Brytanii). Samolot sprawia bardzo miłe wrażenie, a sam Williams powiedział przedstawicielowi prasy, że „jest to samolot, na który czekaliśmy".

■ **Wytwórnia samolotów** Scheibe w RFN opracowała nową wersję samolotu słabosilnikowego, noszącego oznaczenie „Falke-76". Budowany on będzie w dwóch wersjach: z podwoziem jedno- i dwukołowym. Podwozie dwukołowe ma bardzo niskie osłony, owiewki na kołach. Nowy samolot wyposażony jest w silnik Limbach S1 1700 o mocy 60 KM. W stosunku do pierwotnego SF-25 C nowy samolot ma szereg rozwiązań technicznych, do których zaliczyć należy osłonę kabiny odsuwaną do tyłu, statecznik pionowy o większej powierzchni, zmienioną konstrukcję wlotu powietrza chłodzącego silnik. Sam silnik został także poprawiony, zabezpieczono jego gaźnik przed oblodzeniem. Masa własna samolotu wynosi 400 kg, a całkowita 610 kg. Prędkość maksymalną 180 km/h, podróżna 160 km/h, zasięg 750 km, a czas lotu prawie 5 godzin. W kabinie znajdują się miejsca dla dwóch osób obok siebie.

■ **W styczniu br.** oblatano prototyp francuskiego samolotu akrobacyjnego CAP-10 B. W tymże roku przewidywane jest rozpoczęcie produkcji seryjnej. Poszukiwania za idealnym samolotem akrobacyjnym trwają, jak wiadomo, od szeregu lat i każda nowinka w tej dziedzinie, szczególnie przed mistrzostwami świata ,jest komentowana w całym świecie lotniczych sportowców. Do chwili obecnej prototyp samolotu francuskiego przebył około 30 godzin w powietrzu. Poddawany był, szczególnie jego wersja „L", próbom przez wytrawnych pilotów. Między innymi latali na nim mistrz Szwajcarii Brandt, były mistrz W. Brytanii Black i Francuz Flamand. CAP-20 ma silnik Lycoming o mocy 260 KM.

■ **Wytwórnia szwedzka SAAB** projektuje budowę samolotu transportowego SAAB-108. Chodzi o samolot dość uniwersalny. Przedstawiono niedawno wersję dwu- i czterosilnikową, zdolne do przewozu 20 pasażerów albo 2500—3700 kg ładunku.

TRANSPORT

■ **Na liniach północnoatlantyckich** daje się już odczuć znaczne ożywienie zarówno ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. W pierwszych dwóch miesiącach bieżącego roku towarzystwa IATA przewiozły w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego o 9,9 proc. więcej pasażerów, o 5,5 proc. towarów i o 8,6 proc. więcej poczty.



■ **Według przewidywań** Federalnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego USA, przewozy lotnicze Stanów Zjednoczonych w roku bieżącym będą większe niż w roku 1975 o 8—12 proc. Przy założeniu mniejszego wzrostu zaoferowania, towarzystwa przewozowe USA spodziewają się w roku bieżącym znacznej poprawy wyników finansowych.

■ **Towarzystwa „Air France"** i „British Airways" zwiększyły w obecnym sezonie letnim liczbę lotów na linii Londyn — Paryż do 196 tygodniowo (średnio 14 rejsów dziennie). Uzgodniony rozkład lotów jest zapowiedzią wprowadzenia na tej międzynarodowej linii lotniczej lotów wahadłowych, bez rezerwacji. Loty takie wykonuje już „British Airways" na dwóch liniach wewnętrznych.

■ **Jednym z szybciej obecnie rozwijających się** towarzystw lotniczych jest „Air Algerie". W roku ubiegłym przewiozło ono 1,7 mln pasażerów — o 27 proc. więcej niż w roku 1974. W roku bieżącym liczba pasażerów ma przekroczyć 2 miliony.

■ **W roku 1978** porty lotnicze Wielkiej Brytanii mają osiągnąć pełną rentowność. W związku z tym spodziewana jest dalsza podwyżka opłat za start i lądowanie oraz korzystanie z trasowych urządzeń nawigacyjnych. Podwyżki te dotkną szczególnie lotnictwo użytku ogólnego, które korzystało ze stosunkowo niskich opłat.

■ **Na odbywającym się w Lyonie** XV ogólnym zgromadzeniu Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Kontrolerów Ruchu Lotniczego IFATCA delegacja kanadyjska zgłosiła wniosek domagający się, aby język angielski był uznany za jedyny oficjalny w kontroli ruchu lotniczego. Przeciwko temu zaprotestowały delegacje Francji i Szwajcarii wychodząc z założenia, że sprawa ma charakter polityczny i nie powinna być decydowana na forum organizacji specjalistycznej. Ostatecznie, niewielką większością głosów zdecydowano odłożyć rozpatrzenie wniosku do następnego ogólnego zgromadzenia, które odbędzie się w roku przyszłym. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.V.1976 r. Zam. 486. J-25.
INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



NOWY SZYBOWIEC METALOWY

W W. Brytanii oblatany został szybowiec klasy standard o rozpiętości 15 m, konstrukcji metalowej, SD-3-15. Doskonałość max. — 35 przy 83 km/h, opadanie min. — 0,6 m/s przy 72 km/h, prędkość min. — 67 km/h.



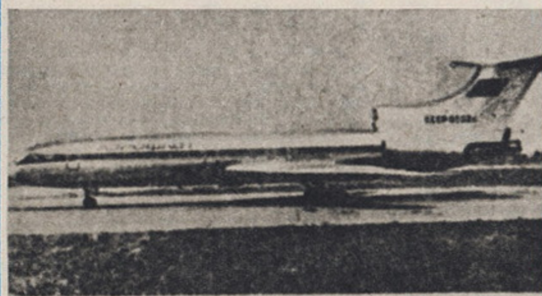
POMNIK BLERIOTA

W Cambrai — miejscu urodzin słynnego francuskiego pilota i konstruktora Louisa Bleriota — znajduje się okazały pomnik. Bleriot pierwszy przeleciał w 1909 r. Kanał La Manche.

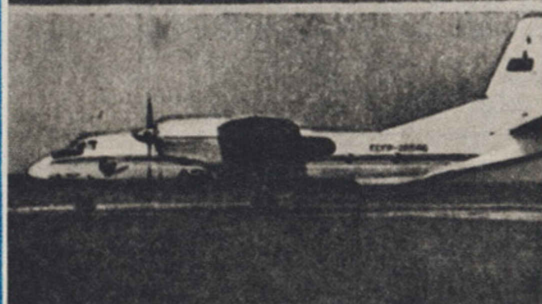
NOWE BARWY „AEROFŁOTU"

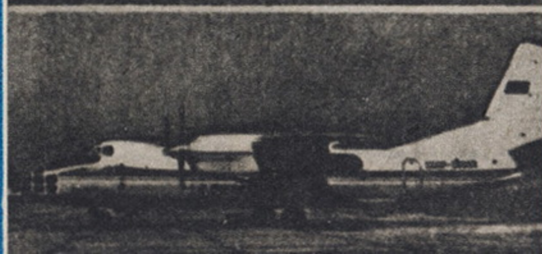
Samoloty i śmigłowce „Aerofłotu" otrzymały nowe ujednolicone malowanie opracowane w 1973 r. w Instytucie Naukowo-Badawczym Lotnictwa Cywilnego przy współpracy Instytutu Materiałów Lotniczych. Wybrano zestaw barw: biało-niebiesko-szary. Samoloty i śmigłowce latające na Północy mają typową górną białą i dolną szarą część kadłuba — w kolorze pomarańczowym, z zachowaniem układu bocznych pasów niebiesko-białych.

Na zdjęciach od góry: samoloty Tu-154, Tu-134A, An-26 i An-30 w nowym malowaniu.





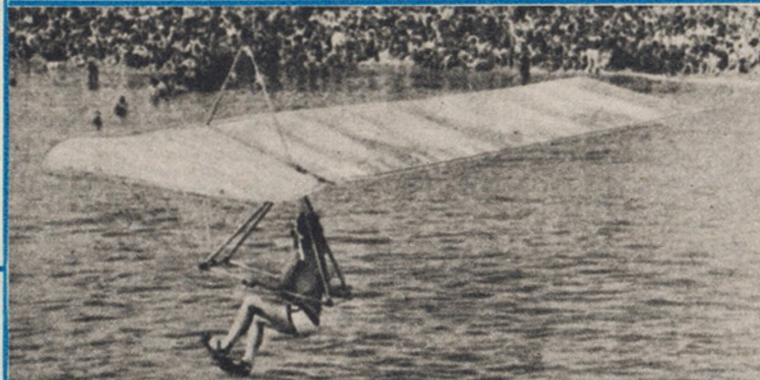




SM-2 W MUZEUM

Słowackie towarzystwo lotnicze „Slov-Air" używało przez pięć lat śmigłowiec SM-2 rodem ze Świdnika. Patrolował on linie wysokiego napięcia, rurociągi naftowe, służył filmowcom oraz latał ze specjalnymi antenami podczas badań dla potrzeb łączności (na zdjęciu). Dobrze pełnił swe liczne obowiązki. Niedawno wysłużony SM-2 odbył swój ostatni lot do kbelskiego muzeum lotnictwa, gdzie pozostanie jako eksponat.





JESZCZE SIĘ NIE UDAŁO

Rokrocznie w Selsey w W. Brytanii rozgrywany jest konkurs na przelot odległości 50 m nad wodą po starcie z pomostu stacji ratownictwa morskiego. Nagroda wynosi 3 000 funtów. Jak dotąd startowały lotnie i mięśnioloty. Jednak bez rezultatu. Fragmenty konkursu pokazuje od kilku lat również polska telewizja. Wygląda to bardzo zabawnie. I oto właśnie chodzi organizatorom tego konkursu rozgrywanego w sezonie wczasowym.

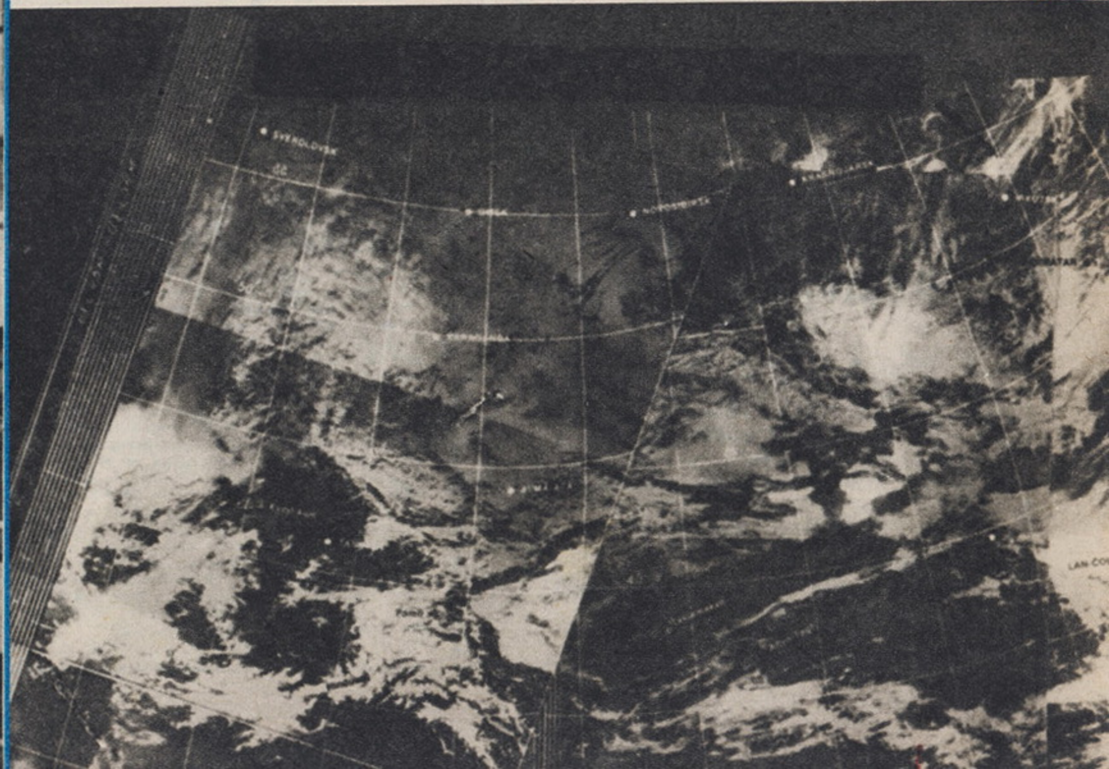


SAMO ŻYCIE

Różne w różnych krajach stosowano środki zapewniające bezpieczeństwo pasażerów na lotniskach. A oto współczesny obrazek z portu lotniczego we Frankfurcie n/Menem w RFN — transporter opancerzony na płycie dworcowej.

JAK PRACUJE SATELITA METEOROLOGICZNY

Oto obraz Azji środkowej, która znajdowała się wówczas pod wpływem wyżu kontynentalnego, a więc małe zachmurzenie zapewniało dobrą widoczność. Obraz jest złożony z 3 zdjęć wykonanych przez radzieckiego satelitę meteorologicznego „Meteor-2-1" podczas trzech okrążeń Ziemi w godzinach przedpołudniowych 12 grudnia 1975 r. Zwraca uwagę znakomita jakość zdjęć przekazanych z Kosmosu do stacji naziemnych. Satelity meteorologiczne stanowią bezcenną pomoc przy prognozowaniu pogody.



Zdjęcia i rysunki: J. Barcicki, „Graždanskaja Awiacja", „Letectvi+Kosmo-nautika", „Aviation Magazine", „Flight", „Der Flieger".